TYGODNIK

CENA 3 ZŁ

10
1235

9. 03. 1975

SKRZYDLATA POLSKA









PELAGIA MAJEWSKA

PIERWSZA DAMA POLSKIEGO SZYBOWNICTWA

17-KROTNA REKORDZISTKA MIĘDZYNARODOWA, WIELOKROTNA REPREZENTANTKA KRAJU, TRIUMFATORKA I MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH KOBIET, JAKO JEDYNA PILOTKA W POLSCE ODZNACZONA PRZEZ FAI MEDALEM LILIENTHALA, ZASŁUŻONA MISTRZYNI SPORTU. MA ZŁOTĄ ODZNAKĘ SZYBOWCOWĄ Z 3 DIAMENTAMI, INSTRUKTORKA SZYBOWCOWA I SAMOLOTOWA. PILOTKA PROWADZĄCA GRUPY SAMOLOTÓW ROLNICZYCH Z POLSKI DO AFRYKI I Z POWROTEM. OBECNIE PRACUJE W ZAKŁADZIE USŁUG AGROLOTNICZYCH WSK WARSZAWA-OKĘCIE. MĘŻATKA, MATKA DORASTAJĄCEGO SYNA.

O INNYCH POLSKICH LOTNICZKACH PISZEMY NA STR. 4—5.

Zdjęcia: HENRYK KUCHARSKI

NA HORYZONCIE

PRAWO DO MISTRZOSTW ŚWIATA

II Międzynarodowe Zawody Szybowcowe Kobiet, które odbędą się pod auspicjami FAI w czerwcu br. w Lesznie, uświetnią w jakimś sensie Międzynarodowy Rok Kobiet na naszym lotniczym podwórku. Kiedy dwa lata temu podjęliśmy wspólnie z kierownictwem leszczyńskiego Centrum Wyszkolenia Lotniczego inicjatywę zorganizowania takiej imprezy, towarzyszyła nam myśl przednia, aby międzynarodowe zawody szybowcowe kobiet szybko zyskały rangę mistrzostw świata. Łudziliśmy się wówczas, że nastąpi to właśnie w 1975 r. Niestety, spotkał nas zawód.

Pierwsze tego typu zawody szybowcowe, rozegrane w 1973 r., ściągnęły do Leszna 21 kobiet z 12 krajów, w tym 3 rekordzistki świata. Zwyciężyła pierwsza dama naszego szybownictwa — Pelagia Majewska. Potem ukazało się w zagranicznej prasie lotniczej kilka kwitujących imprezę artykułów, bez większego wszakże entuzjazmu dla pomysłu przekształcenia zawodów w mistrzostwa świata. Niektóre dobrze sytuowane panie z krajów zachodnich potraktowały swój start w Lesznie jako atrakcyjny weekend (przybyły nawet z rodzinami), w czasie którego można sobie dużo, dobrze i tanio polatać. Leszno ma przecież ustaloną pod tym względem sławę.

Trudno dziś dociec, dlaczego tegoroczna impreza kobiet w Lesznie jest powtórzeniem pierwszej z 1973 r. Nie ma rangi mistrzostw świata, mimo iż usilnie zabiegało o to kierownictwo CWL. Sprawę zaniedbał Aeroklub PRL, nie usiłując we właściwym czasie forsować mistrzostw w Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI. W tejże Komisji, o ile wiemy, nie ma jakoś dobrej atmosfery dla naszej imprezy. Jest to co najmniej dziwne, albowiem we władzach rzeczonej Komisji zasiada od wielu lat kobieta-pilot i działacz szybowcowy.

Można by przypuszczać, że FAI dyskryminuje szybowniczki. Nie mają one przecież swoich mistrzostw świata. Pod tym względem w znacznie lepszej sytuacji są spadochroniarki i samolotowe pilotki akrobacyjne, dla których starty w mistrzostwach świata nie były i nie są żadnym problemem.

Czy chodzi więc tu o dyskryminację szybowniczek? Z pewnością nie. Można raczej mówić o pewnym konserwatyzmie. Inna sprawa, iż latanie szybowcowe kobiet w krajach zachodnich jest słabe. Na latanie wyczynowe mogą sobie pozwolić raczej panie dobrze sytuowane i już w nieco późniejszym wieku. Bo tam za latanie się przecież płaci z prywatnej kieszeni.

Znacznie korzystniejsza jest sytuacja szybowniczek w krajach socjalistycznych. Najlepszym tego przykładem mistrzostwa szybowcowe naszej wspólnoty, na których prowadzona jest również klasyfikacja kobieca. Można by i ten model przyjąć na dotychczasowych szybowcowych mistrzostwach świata. Można też organizować oddzielne mistrzostwa dla kobiet. Ale, jak się wydaje i sądząc z dotychczasowych doświadczeń, chętnych poza Polską nie znajdzie się zbyt wiele.

Wypływają z tego wnioski. Nie powinniśmy powielać imprez, ale dbać o ich rangę. A naszym szybowniczkom trzeba by również zorganizować mistrzostwa Polski. Mają do tego prawo.

Ikarus

W następnym numerze:
- NIE DEPTAĆ TRAWNIKÓW?
- WALKA Z HAŁASEM LOTNICZYM
- ERGONOMIA W LOTNICTWIE
- DYWIZJON 303
- SAMOLOT JAK-18T

Z LOTU PO KRAJU

DODATKOWA PRODUKCJA Z WSK W MIELCU

W odpowiedzi na list Edwarda Gierka i Piotra Jaroszewicza załoga Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" w Mielcu odpowiedziała powszechnym czynem produkcyjnym. Kilkunastotysięczna załoga wytwórni postanowiła wykonać dodatkowo w tym roku pięć samolotów An-2, 100 samochodów-chłodni, 1 500 pomp wtryskowych, 3 tysiące wtryskiwaczy, 100 silników wysokoprężnych „Leyland" oraz 350 „melexów" i sporo części zamiennych. Na realizację czynów społecznych załoga poświęca ponad 65 tysięcy godzin. Dodatkowy czyn produkcyjny i społeczny załogi mieleckiej WSK oblicza się na ponad 102 mln złotych.

ROZSZERZENIE WSPÓŁPRACY PRZEMYSŁÓW LOTNICZYCH POLSKI I ZSRR

W czasie pobytu w Związku Radzieckim w lutym br. minister Przemysłu Maszynowego **Tadeusz Wrzaszczyk** zapoznał się m.in. z dorobkiem radzieckiego przemysłu lotniczego. W toku rozmów uzgodniono zakres rozszerzania współpracy przemysłów lotniczych PRL i ZSRR w dziedzinie nowych wyrobów. Minister Wrzaszczyk został przyjęty przez zastępcę przewodniczącego Rady Ministrów, **Michaiła Lesieczkę.**

UMOWA LOTNICZA POLSKA-WŁOCHY

Ministerstwo Komunikacji poinformowało, że w Rzymie podpisana została umowa o komunikacji lotniczej pomiędzy Polską i Włochami. Przewodniczącym delegacji polskiej prowadzącej rozmowy był dyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego **Mieczysław Roman.** Dotychczas komunikacja między obu krajami odbywała się w oparciu o okresowo odnawiane koncesje. Był to więc stan tymczasowy, nie sprzyjający rozwojowi pasażerskiej komunikacji lotniczej. Obecnie współpraca obu krajów w tej dziedzinie odbywać się będzie na takich samych zasadach prawnych, jak z innymi krajami, do których latają samoloty LOTU.

WYTWÓRNIE ZE ZNAKIEM „PZL"

Zarządzenie Ministra Przemysłu Maszynowego z dnia 24 stycznia br. wprowadziło wspólny znak towarowy „PZL" dla przedsiębiorstw zgrupowanych w Zjednoczeniu Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „PZL". W związku z tym Wytwórnie Sprzętu Komunikacyjnego przyjęły inne oznaczenia. Na przykład, Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „Delta-Rzeszów" w Rzeszowie przyjęła obecnie nazwę: Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL Rzeszów". Zarządzenie ministra o wprowadzeniu znaku „PZL" przyjęte zostało z zadowoleniem przez załogi WSK.

RACJONALIZATORZY WOJSK LOTNICZYCH

Racjonalizatorzy Wojsk Lotniczych mogą poszczycić się bogatym dorobkiem. W 1974 r. lotnicy WL zgłosili 827 projektów racjonalizatorskich, tj. o 165 więcej niż w 1973 r. Oszczędności, jakie uzyskano w Wojskach Lotniczych w wyniku ich praktycznego zastosowania, osiągnęły wartość 7 200 000 zł (w 1973 r. – 4 390 000 zł). Ruchowi racjonalizatorskiemu nadaje się w Wojskach Lotniczych wysoką rangę, stwarzając żołnierzom, kadrze i pracownikom cywilnym możliwości wszechstronnego rozwoju.

NOWE PATENTY LOTNICZE

Numer 6/1974 „Wiadomości Urzędu Patentowego" podaje nowe polskie patenty lotnicze, zarejestrowane w klasie 62. Są to: skrzydło sprężyste **Jerzego Wolfa** z Instytutu Lotnictwa w Warszawie; sposób składania i rozkładania skrzydeł samolotu (za pomocą specjalnego urządzenia pomocniczego) **Tadeusza Widełka** z Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu (rozwiązanie to umożliwia wykonanie tej czynności przez jedną osobę) oraz śmigłopłat **Tadeusza Grzybowskiego** i **Stefana Kmona** z Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu.

NIEDŁUGO PIERWSZE LOTY „DUDUSIA KUDŁACZA"

W Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" w Mielcu dobiega końca budowa prototypu samolotu „Duduś Kudłacz", skonstruowanego przez studentów Politechniki Warszawskiej: **Edwarda Margańskiego, Zbigniewa Paturskiego i Jerzego Cisowskiego** – obecnie magistrów inżynierów, którzy od trzech lat są pracownikami WSK „PZL" w Mielcu. Pierwsze próby w locie tego samolotu, oznaczonego w wytwórni jako EM-5A, spodziewane są w kwietniu br. Samolotem zainteresowany jest Aeroklub PRL.

KONKURS DZIENNIKARSKI „PIÓRO IKARA"

Zarząd Klubu Publicystów Lotniczych SDP zawiadamia, że 29 marca br. mija termin nadsyłania prac konkursowych do dorocznej nagrody Klubu Publicystów Lotniczych p.n. „Pióro Ikara" za 1974 rok. Na konkurs zgłaszać się mogą jedynie członkowie i kandydaci Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich, przesyłając 7–10 prac opublikowanych w prasie, radio i TV w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 1974 r. pod adresem: Dział Klubów Twórczych SDP, ul. Foksal 3/5, 00-366 Warszawa, z dopiskiem na kopercie – „Pióro Ikara".

DODATKOWA PRODUKCJA Z WSK PZL-OKĘCIE

W odpowiedzi na list Edwarda Gierka i Piotra Jaroszewicza załoga warszawskiej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL-Okęcie podjęła zobowiązanie o dodatkowej produkcji wartości 15 mln zł. Złożą się na nią m.in.: 5 samolotów PZL-104 „Wilga", części zamienne do samolotów oraz dodatkowe usługi agrolotnicze.

W SKRÓCIE

● **Zespół Lotnictwa Sanitarnego** w Białymstoku otrzymał 15 lutego do eksploatacji drugi turbinowy śmigłowiec sanitarny Mi-2.

● **W Zielonej Górze** odbyło się zebranie sprawozdawcze Aeroklubu Ziemi Lubuskiej, któremu przewodniczył prezes AZL dr **Marian Skarbek.**

● **Z udziałem 14 reprezentantów** odbyła się w Opolu finałowa impreza konkursu wiedzy o lotnictwie, zorganizowana przez Komendę Hufca i Aeroklub Opolski. 1 miejsce zajął **Przemysław Pawłowicz** ze szkoły podstawowej nr 19 w Opolu.

● **Płk pil. rez. Stanisław Skalski** zamierza napisać czterotomowy cykl książek pt. „Miłość żąda ofiary", obejmujący wspomnienia z Bitwy o Anglię (1940), ofensywy lotniczej nad Europą (1941–1942), walk lotniczych nad Afryką, Sycylią i basenem Morza Śródziemnego (1943) oraz działania inwazyjne w 1944 r.

● **W Gdańsku** odbyły się 23 lutego drugie z kolei zawody modeli balonów napełnianych ogrzanym powietrzem. Imprezę zorganizowały: Aeroklub Gdański, ZW LOK, Dom Harcerza i Młodzieżowy Dom Kultury w Gdańsku oraz popularny dziennik popołudniowy Trójmiasta – „Wieczór Wybrzeża".

● **PGR województwa gdańskiego** zaangażowały na kilka miesięcy 5 samolotów ZUA do usług rolniczych, głównie do rozsiewania nawozów oraz chemicznego zwalczania szkodników i chwastów.

MINISTER ŁĄCZNOŚCI
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

NADAJĘ
Wydawnictwom Komunikacji i Łączności
HONOROWĄ
ZŁOTĄ ODZNAKĘ
ZASŁUŻONEGO PRACOWNIKA
ŁĄCZNOŚCI

MINISTER

WARSZAWA, DNIA *14 grudnia 1974 r.*

WYRÓŻNIENIE WKiŁ

Z okazji srebrnego jubileuszu Wydawnictw Komunikacji i Łączności, minister Łączności – prof. dr inż. Edward Kowalczyk przyznał tej zasłużonej oficynie Honorową Odznakę Zasłużonego Pracownika Łączności.

Nasze gratulacje.

Z LOTU PO ŚWIECIE

■ **Przy budowie** gigantycznej 3500-kilometrowej magistrali gazowej, wiodącej z północnych obszarów obwodu Tiumeńskiego (nizina zachodnio-syberyjska), przez Ural (Perm), Iżewsk, Kazań, Gorki — do Moskwy, wzięło czynny udział radzieckie lotnictwo transportowe. Tylko w czasie zimy 1973/74 śmigłowce Mi-4, Mi-6 i Mi-8 dostarczyły nad bezdrożami na trasę budowy 40 tys. ton rur i innych materiałów budowlanych. Do poszczególnych odcinków budowy dowieziono ponad 200 tys. robotników. Samoloty transportowe An-12 przewiozły w tym czasie do miejscowości Nadym i Miedwieżije, gdzie rozpoczyna się magistrala, 12 tys. ton ładunków.

■ **Zakończona** w 1973 roku produkcja znanego na Zachodzie samolotu transportowego C-160 „Transall" dała w sumie 169 maszyn tego typu. Francja dysponuje 46 samolotami „Transall", RFN — 90, Afryka Południowa — 9, Turcja — 20. Samoloty „Transall" są produkcji francusko-zachodnioniemieckiej. Również w 1973 r. zakończono produkcję dalekodystansowego zwiadowczego samolotu „Atlantic". Francja posiada 37 samolotów „Atlantic", RFN — 20, Holandia — 9, Włochy — 18, Pakistan — 3.

■ **Zatwierdzony** został projekt techniczny nowego lotniska międzynarodowego w stolicy Bułgarii, które zostanie zlokalizowane między osadami Dolny Bogrow i Kriwina, kilkadziesiąt kilometrów od Sofii. Będzie ono przystosowane do obsługi największych samolotów. Dwupoziomowy dworzec lotniczy wyposażony zostanie w najnowsze urządzenia. Przewiduje się, że za 10 lat z portu sofijskiego będzie korzystać 5—6 mln podróżnych rocznie.

■ **Dwa rekordy** międzynarodowe na samolocie „Aerostar 601A" (dwa silniki Lycoming po 290 KM) ustanowiono 22 stycznia br. Pilot amerykański M. Fishman, dziennikarz telewizji z Los Angeles, przeleciał trasę zamkniętą długości 500 km ze średnią prędkością 490 km/h, na wysokości 7700 m. Dotychczasowy rekord był w posiadaniu pilotów radzieckich i wynosił 470 km/h. Inny pilot amerykański, M. Schiff, przeleciał trasę zamkniętą długości 1000 km ze średnią przedkością 490 km/h, na wysokości 7000 m (poprzedni rekord — 440 km/h, ZSRR).

■ **123 samoloty** musiały zostać wycofane z eksploatacji w r. ub. przez linie lotnicze w USA, wskutek kryzysu paliwowego, konieczności obniżenia kosztów i utrzymania zysków. Są to głównie „jumbo-jet'y" Boeing-747 i inne olbrzymy powietrzne. Np. linie „Eastern" oferują do sprzedaży 6 zakupionych niedawno Lockheed-1011 nowszych technicznie od Boeingów-747. Te same linie anulowały zamówienie na 10 innych maszyn tego samego typu. „American Airlines" sprzedały w ciągu ostatnich 18 miesięcy 6 samolotów Boeing 747. Podobne starania czynią towarzystwa TWA i „Delta Airlines". Najczęstszymi nabywcami są towarzystwa lotnicze na Bliskim Wschodzie, w Ameryce Łacińskiej, Kanadzie i Skandynawii.

■ **Włoscy** specjaliści budują w Iranie zakłady lotnicze, które będą produkowały części śmigłowców Agusta-Bell oraz montowały śmigłowce tego typu. Część zakładów będzie zlokalizowana w Teheranie, część w Chiraz.

■ **Samolot** amerykański McDonnel Douglas F-15 „Eagle" ustanowił trzy nowe międzynarodowe rekordy prędkości wznoszenia: na wysokość 20 000 m w ciągu 123 s, 25 000 m — w 161 s i 30 000 m — w 207,6 s. Poprzednie rekordy należały do ZSRR.

■ **W szkołach** lotniczych „Aerofłotu" kształcą się liczne kadry specjalistów lotnictwa cywilnego republiki Bangladesz — piloci, nawigatorzy, inżynierowie i technicy. Będą oni pracować w liniach lotniczych swego kraju. Istniejąca od niedawna regularna linia lotnicza Moskwa — Dakka (stolica Bangladesz) rozwija się coraz lepiej. W najbliższym czasie będą na niej latać samoloty Tu-154.

■ **Ministerstwo** Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego Mongolskiej Republiki Ludowej skierowało specjalne podziękowanie pod adresem radzieckiego lotnictwa cywilnego wschodniej Syberii, za wykonanie dokładnych map lotniczych obszarów leśnych MRL. Radzieccy lotnicy używali do tych prac śmigłowców Mi-2.

■ **USA** zamierzają sprzedać Izraelowi 200 rakiet krótkiego zasięgu (do 112 km) typu „Lance". Dziennik „New York Times" uzyskał tę informację od Departamentu Obrony USA.

■ **Samobójstwo** popełnił Japończyk Kenii Kuvabera, który był agentem dostarczającym żywność na pokłady samolotów lądujących w porcie Anchorage na Alasce. Niedawno dostarczył on na pokład samolotu linii JAL, lecącego z Tokio przez Anchorage do Paryża, zatrutą szynkę konserwową, po spożyciu której aż 144 pasażerów tego samolotu musiano przewieźć do szpitali w Kopenhadze. Kuvabera czuł się winnym tego dramatu.

■ **Na lotnictwo** wojskowe Hiszpanii przeznaczono w budżecie wojskowym 1975 r. sumę 26,1 mld peset. (52,8 mld na siły lądowe i 21 mld na marynarkę).

■ **Ogłoszono** w ZSRR listę najlepszych spadochroniarzy i spadochroniarek. Kolejność miejsc zależała od wyników, osiągniętych w 1974 r. na mistrzostwach świata, ZSRR, Sił Zbrojnych ZSRR, zawodach międzynarodowych i krajowych. Najlepsza 10 mężczyzn: N. Uszmajew, A. Osipow, W. Gurnyj, G. Jurko, W. Jerszow, J. Baranow, W. Pietrow, Ch. Jusupow, W. Czuchłow, W. Pieńkow. Najlepsze spadochroniarki: N. Siergiejewa, M. Kostina, A. Szwaczko, S. Rodionowa, N. Mamaj, E. Miller, A. Kisielewa, O. Bażenowa, Z. Kamratowa, G. Priwałowa. Tytuły mistrzów sportu przyznano 60 spadochroniarzom i spadochroniarkom.

■ **18 samolotów** F-104S, zbudowanych we Włoszech na licencji amerykańskiej, zakupiła Turcja dla swych sił powietrznych. (z)

■ **Jugosłowiański JAT** zamierza z początkiem letniego sezonu br. rozpocząć regularne loty do Australii. Linia Belgrad—Sydney ma być obsługiwana dwa razy w tygodniu przez samoloty Boeing-707, z lądowaniem w Karaczi i Singapurze (tam nocowanie i odlot do Sydney dnia następnego).

■ **16 towarzystw** przewozowych Europy zachodniej, reprezentowanych w Europejskim Zrzeszeniu Towarzystw Lotniczych, uzyskało w roku ubiegłym ogólny wzrost przewozów pasażerskich o 3%, a towarowych o 7%. W lotach międzynarodowych wzrost wynosił odpowiednio 1 i 13%.

■ **„Finnair"** jest obecnie jednym z najszybciej rozwijających się w Europie towarzystw komunikacji powietrznej. W roku ubiegłym, łącznie z filią „Kar Air", przewiozło ono 2,3 mln pasażerów — o 14,5% więcej niż w 1973 r.

■ **„Olympic Airways"**, należące do milionera Arystydesa Onassisa, zostało z dniem 1 stycznia br. upaństwowione przez rząd grecki.

■ **W związku** z ograniczeniami paliwowymi, towarzystwa przewozu lotniczego USA osiągnęły w roku ubiegłym zużycie paliwa lotniczego mniejsze o 10% od zaplanowanego. Odpowiada to wstrzymaniu około 400 tysięcy lotów.

■ **Największy** port lotniczy świata — Chicago O'Hara — obsłużył w roku ubiegłym 695 tys. startów i lądowań oraz 37,9 mln pasażerów — o 6,6% więcej niż w roku 1973. Drugi port Chicago, Midway — 171 tys. operacji i 765 tys. pasażerów.

■ **Porty** lotnicze Londynu, po raz pierwszy w okresie powojennym, wykazały w roku ubiegłym spadek ruchu lotniczego. Liczba operacji w trzech portach londyńskich zmniejszyła się w porównaniu z rokiem 1973 o 2,8%, a ilość obsłużonych pasażerów o 3,6%. Jedynie ruch towarowy wzrósł o 4,6%. Porty londyńskie obsłużyły w roku 1974 — 25,8 mln pasażerów i 425,5 tys. startów i lądowań. (O)

NASZE ROZMOWY

z inż. JOLANTĄ WASYLUK głównym konstruktorem i kierownikiem biura konstrukcyjnego Zakładów Sprzętu Technicznego i Turystycznego w Legionowie

polubiły spadochrony



Od wielu lat kierownikiem biura konstrukcyjnego i jednocześnie głównym konstruktorem zakładów Sprzętu Technicznego i Turystycznego w Legionowie jest inż. Jolanta Wasyluk. Kieruje z powodzeniem zespołem specjalistów, w którym z nie brak również kobiet. Ogromne zaangażowanie, znajomość zagadnienia, a nade wszystko doświadczenie zawodowe zdecydowały, iż za bardzo dobre wyniki w pracy otrzymała wyróżnienia, nagrody i dyplomy. Z uznaniem obserwujemy pracę biura konstrukcyjnego i jej kierownika. A wyniki? Zakłady z każdym rokiem opuszczają coraz to doskonalsze typy spadochronów i to na poziomie światowym.

— Duża w tym oczywiście zasługa Pani i kierowanego przez Panią biura konstrukcyjnego Zakładów...

— Nie tylko...

— Wiem, co Pani chce powiedzieć, że biuro konstrukcyjne nie produkuje, że nie prowadzi prób doświadczalnych, że każdy niemal pracownik Zakładów ma swój udział w wytworzeniu nowego typu spadochronu...

— Na pewno w tym jest dużo racji.

— Ale...

— Zakłady w ostatnich latach zrobiły ogromny krok do przodu. Biuro konstrukcyjne miało w tym przedsięwzięciu nie mały dorobek. Dobrym spadochronem skierowanym do produkcji zainteresowani są wszyscy pracownicy. Wtedy cieszy on, daje satysfakcję zawodową i napawa dumą. W tym miejscu pragnę dopowiedzieć, że zdecydowaną większość pracowników naszych Zakładów stanowią kobiety, znane nie od dziś z pracowitości, dokładności i sumienności...

— Spadochrony wyprodukowane w Zakładach cechuje staranność i estetyka wykończenia. Po prostu podobają się już przy oglądaniu. Na ten fakt zwrócili uwagę obserwatorzy zagraniczni, oglądający polski sprzęt spadochronowy na mistrzostwach świata.

— Miałam okazję także się o tym przekonać.

— Produkcja sprzętu spadochronowego spoczywa więc w dobrych kobiecych rękach...

— Tym się chlubimy i tak jest naprawdę.

— A propos. Czym zajmuje się kierowane przez Panią Biuro Konstrukcyjne Zakładów?

— Zajmuje się ono wieloma zagadnieniami. Podam jedynie najważniejsze. Opracowuje dokumentację konstrukcyjną z podziałem na prototypy, partię próbną, partię informacyjną i partię seryjną. Dalej — zajmuje się modernizacją wyrobów będących w produkcji i sprawuje nadzór przy wykonywaniu prototypów i partii próbnej, śledzi i analizuje postęp techniczny. Ponadto współpracuje z instytutami naukowymi; uczestniczy w próbach doświadczalnych badanych materiałów i wyrobów; prowadzi dokumentację techniczną...

— Zagadnień tych jest naprawdę sporo.

— Proszę pamiętać, że nasze Zakłady produkują nie tylko spadochrony. Gros produkcji to przede wszystkim namioty.

— W ostatnich latach nastąpiły wyraźne zmiany na lepsze w kierowaniu do produkcji nowych typów spadochronów. Na pewno duża w tym zasługa Biura Konstrukcyjnego, od którego inicjatywy wiele zależy...

— Rzeczywiście, w ostatnich latach wytworzyliśmy dwa udane typy spadochronów wyczynowych: SW-4 i SW-5. Szczególnie SW-5 może być przykładem najnowszych rozwiązań konstrukcyjnych i zastosowania nowych materiałów. Jest to spadochron wyczynowy, który ma wiele zalet, stawiających go w rzędzie najlepszego sprzętu tego rodzaju na świecie.

— Duże zaciekawienie wśród obserwatorów zagranicznych na ostatnich mistrzostwach świata wywołała prezentacja SW-5 przez polskiego skoczka doświadczalnego...

— Dla przedstawicieli naszych Zakładów było to miłe zaskoczenie. Udzielaliśmy wyczerpujących informacji, odpowiadaliśmy na pytania. My sami oraz nasze spadochrony SW-5 i SZ-73 były obiektem zainteresowania.

— Gdyby były prospekty, katalogi...

— Są przygotowane i czekają na swoją kolejkę.

— Krótko mówiąc — trudności poligraficzne?

— Chcielibyśmy, aby prospekty naszych spadochronów były barwne i nie ustępowały zagranicznym. Dlatego musimy uzbroić się w cierpliwość. Mamy już piękne katalogi namiotów. Teraz kolej na spadochrony.

— Przypuszczamy, że biuro konstrukcyjne kierowane przez Panią nie poprzestanie na spadochronie wyczynowym SW-5?

— Prowadzimy i nadal prowadzić będziemy studia nad udoskonalaniem i nowymi rozwiązaniami spadochronów wyczynowych.

— Pięknym osiągnięciem konstruktorskim jest wprowadzenie do produkcji nowego spadochronu ratowniczego. Mam na myśli spadochron zapasowy Sz-73...

— Początkowo skoczkowie bez większego entuzjazmu przyjęli ten spadochron, naszym zdaniem bardzo udany. Kilka miesięcy po jego praktycznym zastosowaniu zmienili radykalnie zdanie. Sz-73 ma oryginalne rozwiązanie konstrukcyjne. Do jego budowy zastosowano tkaninę z włókien poliestrowych. Tkanina ta charakteryzuje się dużą lekkością, wytrzymałością na rozciąganie, jak również dużą trwałością użytkowania. Krótko mówiąc, wyprodukowaliśmy spadochron o najwyższych parametrach światowych.

— Jeśli już rozmawiamy o sprzęcie tego typu, to poproszę o kilka informacji na temat kolejnej nowości Zakładów — spadochronie ratowniczym dla pilotów szybowcowych, samolotowych i śmigłowcowych.

— Spadochron SP-6, bo taką otrzymał nazwę — spotkał się z przychylną oceną użytkowników. Ma wiele zalet i przede wszystkim jest lekki, wygodny, nowoczesny. Można nim sterować. Krótko mówiąc — ratujący się na nim pilot może ominąć niebezpieczną przeszkodę w przypadku jej napotkania. SP-6 jest spadochronem plecowym.

— Czy młodzi sportowcy otrzymają tak bardzo potrzebny i oczekiwany spadochron treningowy?

— Tak. Będzie to spadochron ST-74. Oczywiście trudno mi podawać dokładną datę przyjęcia tego sprzętu treningowego przez lotnictwo sportowe. Najważniejsze jest to, że spadochron ten znajduje się w końcowym okresie prób. Aktualnie badają go skoczkowie doświadczalni. Po zakończeniu prób, wprowadzeniu ewentualnych ulepszeń, spadochron ten skierowany zostanie do produkcji. Biuro konstrukcyjne na bieżąco współpracuje ze skoczkami doświadczalnymi, śledzimy ich pracę i znamy wyniki ich badań. Znając dotychczasowe rezultaty prób oraz opinie skoczków doświadczalnych, możemy być optymistami. Ostateczną ocenę wydamy za kilka miesięcy. Jest to zrozumiałe, gdy mówi się o prototypie każdej nowej konstrukcji.

— Są więc osiągnięcia i sporo satysfakcji z dobrze wykonanej pracy przez płeć piękną, która stanowi zdecydowaną większość pracowników Zakładów...

— ...i biura konstrukcyjnego, którego połowa zatrudnionych to także kobiety. Mamy zdolne panie. Są konstruktorami prowadzącymi poszczególne typy spadochronów.

— Osiągnięcia Zakładów są coraz bardziej widoczne, cenione i... nagradzane.

— Poza nagrodami przyznanymi przez Ministra Szkolnictwa Wyższego, Nauki i Techniki, Zakłady nasze spotkało ostatnio kolejne wyróżnienie. W połowie stycznia br. prezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL wręczył Zakładom Dyplom HONOROWY Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI), za osiągnięcia w konstruowaniu i produkowaniu spadochronów.

— W ubiegłym roku apelowała Pani do skoczków wyczynowych za pośrednictwem naszego tygodnika o nawiązanie bliższego kontaktu z Zakładami oraz zgłaszanie uwag względnie propozycji dotyczących wytwarzanego sprzętu spadochronowego. Czy skoczkowie odpowiedzieli na Pani apel?

— Tak. Otrzymaliśmy listy, w których skoczkowie wyrażali swoje opinie i przedkładali, zresztą bardzo rzeczowe, propozycje. Ten rodzaj kontaktu biura konstrukcyjnego ze skoczkami wyczynowymi lub instruktorami w klubach uważam za bardzo cenny i potrzebny. Chodzi nam w tym przypadku o bardzo istotną współpracę wytwórcy z bezpośrednim użytkownikiem.

— Jest to oczywiście jedna z form kontaktu Zakładów z użytkownikiem spadochronu. A wyjazdy i rozmowy na różnego rodzaju imprezach?

— Wyjazdy na mistrzostwa świata, mistrzostwa Polski i w ogóle na imprezy międzynarodowe są wspaniałą okazją do uzupełniania wiedzy zawodowej, bezpośredniej konfrontacji sprzętu znanego z prospektem z tym, który można zobaczyć na własne oczy, przyjrzeć się mu z bliska, ocenić jakość wykonania, a przede wszystkim móc obserwować go podczas skoku, a następnie lądowania.

— Jednym słowem, wyjazdy na różnego rodzaju zawody są pomocą w pracy...

— Jak najbardziej.

— Stoimy przed nowymi problemami konstrukcyjnymi. Spadochrony wyczynowe osiągnęły już właściwie kres doskonałości. Od kilku lat obserwujemy za granicą stopniowy rozwój spadochronu o obrysie prostokątnym. Jaki kierunek, zdaniem Pani, obiorą konstruktorzy w przygotowywaniu doskonalszego spadochronu dla sportowców wyczynowych?

— Wydaje mi się, że dalszy rozwój spadochronu wyczynowego pójdzie w dwóch kierunkach. Pierwszy z nich, to praca nad dotychczasowym spadochronem wyczynowym, jego dalszym udoskonalaniem. Możliwości są jeszcze, ale nie na większą skalę. Współczesny spadochron wyczynowy osiągnął już bowiem wysoki stopień doskonałości. Drugi kierunek rozwoju, aczkolwiek trudniejszy, wymagający żmudnych studiów, koncentrować się będzie nad poszukiwaniami nowych rozwiązań konstrukcyjnych, w tym również dopracowywania spadochronu prostokątnego.

— Dziękujemy za rozmowę. Jednocześnie przekazujemy Pani oraz za Pani pośrednictwem wszystkim kobietom pracującym w Zakładach najlepsze życzenia pomyślności w życiu osobistym, dalszych sukcesów w pracy zawodowej, a szczególnie przy produkcji spadochronów.

— Bardzo dziękuję

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

GŁOSY i ODGŁOSY ODGŁOSY ODGŁO

I źle i dobrze

„Latające maszyny bez tych wspaniałych pilotów", to tytuł artykułu red. Jacka Natansona, opublikowany na łamach **„Życia Gospodarczego"** z dn. 2.02.1975 r. W pierwszej części swego artykułu autor daje liczne przykłady swoistego renesansu, jaki przeżywa ostatnimi laty polskie lotnictwo cywilne i przemysł lotniczy. Na tym tle tym smutniej przedstawia się sytuacja w szeregach cywilnego personelu latającego. W artykule czytamy m. in.:

„Czy może istnieć kraj, który wytwarza lokomotywy, a nie dysponuje maszynistami; producent statków, któremu brak marynarzy; hodowca koni wyścigowych, na których nie ma komu jeździć? Możliwe? Możliwe.

Wytwarzamy obecnie dużo i coraz więcej samolotów lotnictwa cywilnego, natomiast napływ lotników do PLL LOT, Zakładu Usług Agrolotniczych, Pogotowia Lotniczego, Przedsiębiorstwa Usług Lotniczych, jest coraz mniejszy. A średnia wieku pilotów — ponad 40 lat.

Piramida wieku zatrudnionych wygląda w ten sposób, że wiekszość stanowią piloci 40-letni i starsi, a wierzchołek — grupka młodzieży zbyt mało doświadczonej, by jej powierzyć odpowiedzialne zadania...

...Rozwijające się przedsiębiorstwa lotnictwa cywilnego potrzebują ludzi „na gwałt". Kwitnie więc kaperownictwo. Od kilku lat ogólna liczba pilotów nie zwiększa się ani o trochę. Rzecz w tym, że obecnie wszystko obraca się w „zaczarowanym kręgu" tych samych ludzi. Chodzi natomiast o ściąganie nowych. Niedawno przeczytałem z emfazą napisany reportaż o tym, jak Zakład Usług Agrolotniczych WSK-Okęcie zorganizował kolejny kurs szkolenia pilotów. W październiku ub. r. 40 pilotów z całego kraju zdobywało wiedzę w Lesznie Wlkp. I wszystko było pięknie, gdyby nie jeden mały szczegół — otóż zdecydowana większość uczestników kursu, to piloci i instruktorzy aeroklubów. Któż więc będzie latał i szkolił młodzież w aeroklubach?...

...Poszczególne przedsiębiorstwa lotnicze bawią si~ we wzajemne „podchody", z czego później wynikają żale i dąsy. Nie ma jedności, wspólnoty interesów. Atmosfera jest niezdrowa. Kością niezgody stali się piloci, a raczej ich brak... Obecnie istnieje wprawdzie w Lesznie tzw. Centrum Wyszkolenia Lotniczego, lecz wbrew swojej nazwie zajmuje się szybownictwem. Tak więc anno domini 1975 nie mamy w kraju żadnej szkoły lotnictwa cywilnego".

Po przedstawieniu powyższego obrazu autor artykułu zastanawia się nad sposobami wyjścia z impasu, zaś jego rozważania sprowadzają się praktycznie do jednego postulatu: trzeba czym prędzej utworzyć cywilną szkołę lotniczą. Bo zapotrzebowanie na pilotów będzie niewątpliwie rosnąć.

Sądzić tak można już chociażby z treści wywiadu, jaki ukazał się na łamach **„Expressu Wieczornego"** z dn. 5.02.1975 r. z dyrektorem PLL LOT — inż. Włodzimierzem Wilanowskim. Dyrektor mówi bowiem m. in. o perspektywach rozwoju PLL LOT w następnej pięciolatce:

„...Będzie to okres dalszego, intensywnego rozwoju naszych linii. Przewozy mają wzrosnąć 2,4 raza, a na liniach zagranicznych — nawet 2,7 raza, przede wszystkim przez rozwój linii dalekiego zasięgu: do Kanady, Indii i Japonii. Przewozy krajowe w br. osiągną poziom z 1970 r., a w ciągu następnych pięciu lat mają wzrosnąć 2,6 raza. W 1980 r. przewieziemy ponad trzy miliony pasażerów, w tym połowa — na liniach zagranicznych.

Do realizacji tych zamierzeń, najpóźniej w 1977 r., konieczny jest zakup następnych samolotów. Po wycofaniu turbośmigłowych Iłów-18 z li... zachodnich, odczuwamy brak śre...odystansowego odrzutowca. Linie europejskie mogłyby w szerokim zakresie obsługiwać dalekodystansowe Ił-62, ale wówczas trzeba by przyspieszyć zakup samolotów Ił-62 M, o wydłużonym zasięgu, pozwalającym na loty przez Atlantyk bez międzylądowania".

ww

POLSKIE LOTNICZKI

Kłaniamy się pięknie wszystkim kobietom. Całe naręcza kwiatów niesiemy jednak przede wszystkim lotniczkom. Tym, które uprawiają sport lotniczy i tym, które pracują w lotniczym zawodzie. Okazja jest nie byle jaka – doroczny Dzień Kobiet w Międzynarodowym Roku Kobiet.

Chcielibyśmy, aby nasz pokłon wypadł jak najbardziej okazale i serdecznie. Sięgamy więc po słowa poety:

„O dziewczyny, dziewczyny, ileż w was słońca siedzi, słodyczy i upału..."

„...ileż by można o was napisać, gdyby tak człowiek potrafił..."

Nie czuł się więc w pełni na siłach sam mistrz Konstanty Ildefons, cóż mamy mówić my? Spróbujmy jednak. Prozą. Życiową. Bez kobiet nie byłoby życia, trudno też wyobrazić sobie bez nich lotnictwo. Dzielą z najlepszymi odwagę, hart, męstwo, wnosząc przy tym na lotniska wdzięk, urodę, piękno.

Lotnictwo wiele zawdzięcza kobiecie. To właśnie ona była m.in. motorem jego rozwoju. Jakże często właśnie dla zaimponowania i przypodobania się białogłowom nasi dziadowie i ojcowie stawali się lotnikami. Lotnictwo robiło z nich rycerzy i tym samym zwiększało szanse u wybranej. Dziś, w czasach powszechnej feminizacji wielu dziedzin i zawodów, w czasach lotu kosmicznego Tiereszkowej wypadł nam z ręki i ten atut. W przeciwieństwie do lat pionierskich w lotnictwie, obecnie kobieta-lotnik jest postacią naturalną i oczywistą. Jeśli jednak podziwiamy ją szczególnie, to chyba dlatego, że potrafi połączyć latanie lub pracę dla lotnictwa ze swoją subtelną osobowością i licznymi obowiązkami, które powierzyła jej natura.

Gdyby nam, mężczyznom, przyszło być na miejscu kobiet, nie wiedzielibyśmy „czego się najpierw złapać". One potrafią to godzić z właściwą sobie zaradnością i naturalnym wdziękiem.

I za to Je po prostu kochamy, a najlepsze życzenia i kwiaty wręczane Im 8 Marca są tylko skromnym dowodem tej miłości i wielkiego dla Nich uznania. Jestem jednak przekonany, że kwiatów i naszej sympatii nie powinniśmy Im skąpić również w ciągu całego roku. Zasługują na to z całą pewnością.

Nieźdarne słowa, których celem jest wyrażenie głębokich uczuć, pragniemy zakończyć pokazaniem kilkunastu lotniczek, przedstawicielek szerokiej rzeszy latających, skaczących i pracujących dla lotnictwa kobiet, które wiele swych najpiękniejszych lat, ba właściwie całe swoje życie oddały bez reszty lotnictwu. Obok znakomitości, które dobrze zasłużyły się polskim skrzydłom prezentujemy najmłodsze lotniczki; jeszcze zbyt skromne i nieśmiałe, lecz już wytrwałe i uparcie dążące do wytkniętego celu; pełne wiary w sukces, nadziei i radości lotnictwa.

Możemy być dumni z polskich lotniczek. Nie żałujmy Im więc kwiatów, serdecznych uśmiechów i szczerego uznania. Tak w dniu Ich święta, jak... na co dzień.

HEK



ADELA DANKOWSKA, magister inżynier, instruktor lotniczy Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. Wielokrotna rekordzistka krajowa i międzynarodowa, triumfatorka Krajowych Zawodów Szybowcowych Kobiet w 1974 r. Do niej należą dwa aktualne rekordy międzynarodowe. Ma złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami. Zasłużona mistrzyni sportu. Mężatka, matka dwojga dzieci.



MARIA POPIOŁEK z Aeroklubu Krakowskiego. Magister inżynier. Czołowa szybowniczka kraju. Ma złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami. Mężatka, matka dwóch córek.

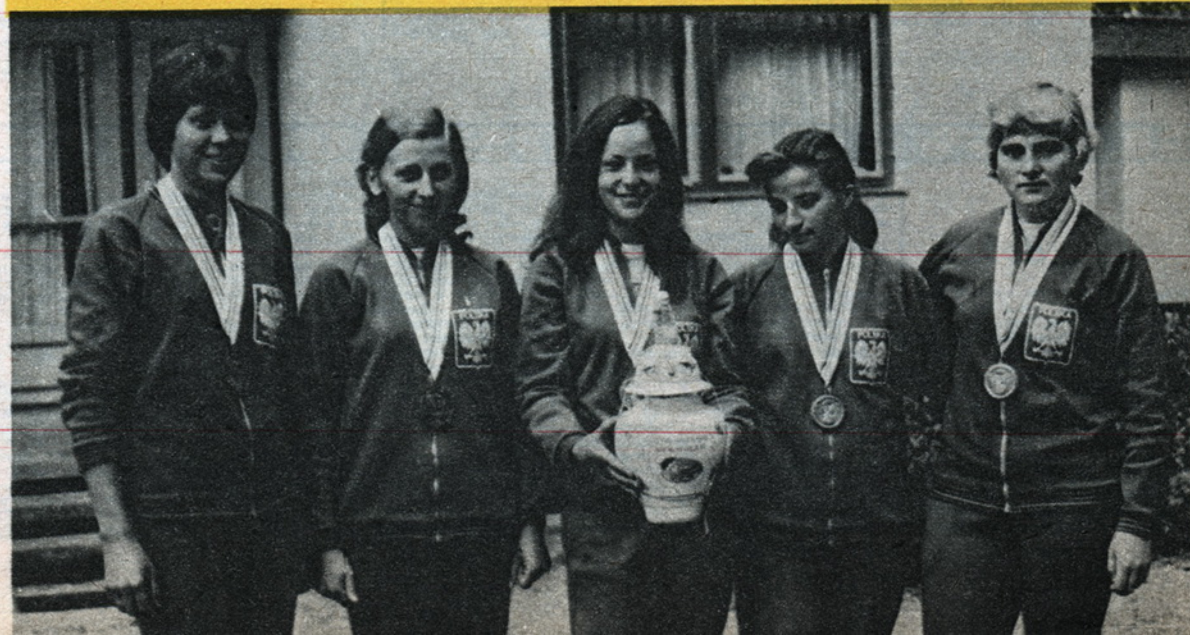


IRENA KOSTKA z Aeroklubu Gdańskiego. Czołowa szybowniczka kraju. Ma złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami. Magister biologii, nauczycielka. Mężatka, matka dwóch synów.



HALINA BUŁKA (w kabinie samolotu An-2), reprezentantka kraju w akrobacji samolotowej, instruktorka lotnicza Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.

Mgr GRAŻYNA KUDŁEK (Aeroklub Wrocławski), mgr inż. ANNA KWAŚNIK (Aeroklub Wrocławski), mgr JANINA ZWIERZCHOWSKA (Aeroklub Wrocławski), MAŁGORZATA TREPKA (Aeroklub Krakowski) i KRYSTYNA PĄCZKOWSKA (Aeroklub Śląski). Srebrna drużyna spadochronowych mistrzostw świata 1974 r.



Zdjęcia: J. CZERNIAK (1), B. KOSZEWSKI (2), H. KUCHARSKI (4), T. MALINOWSKI (1), J. MICHALSKI (1), A. ZIEMIŃSKI (1).



ALINA KALICKA z Aeroklubu Krakowskiego. Studentka II roku geologii Akademii Hutniczo-Górniczej w Krakowie. Czołowa pilotka samolotowa rajdowo-nawigacyjna najmłodszego pokolenia.



JADWIGA MICHALEWICZ, stewardesa Polskich Linii Lotniczych LOT. Aktualnie lata na samolotach dalekiego zasięgu Il-62. Mężatka i młoda matka.



DANUTA ZATWARNICKA z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego i ELŻBIETA MAŁKIEWICZ z Aeroklubu Gdańskiego. Czołowe szybowniczki najmłodszego pokolenia. Studentki.



JOANNA CHODAKOWSKA, instruktor lotniczy Aeroklubu Radomskiego, ze swoją podopieczną, uczennicą-pilotką.





LUCYNA KRZYWONOS z Aeroklubu Warszawskiego. Magister inżynier lotniczy, pracownik Instytutu Lotnictwa. Wielokrotna rekordzistka międzynarodowa w szybownictwie, ma złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami, jest zasłużoną mistrzynią sportu. Mężatka, matka trojga dzieci.



Symulator pozwala nauczyć się wielu elementów, niezbędnych skoczkowi podczas swobodnego spadania. Wykorzystanie symulatora demonstruje instr. Zbigniew Dzius z Aeroklubu Podkarpackiego.

SYMULATOR SPADOCHRONOWY

W lipcu 1974 roku na lotnisku Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie zostało po raz pierwszy uruchomione Urządzenie Treningowe Spadochronowe, w skrócie zwane UTS.

Nowatorski i bardzo pracochłonny, bo obejmujący ponad 70 formatów A1 projekt UTS, wymagający rozwiązania szeregu trudnych zagadnień z dziedziny aerodynamiki i wytrzymałości, opracowany został całkowicie w **Biurze Konstrukcyjnym Aeroklubu PRL w Krakowie**, z przeznaczeniem do szkolenia skoczków spadochronowych. Wprawdzie podobne próby przeprowadzane były jeszcze w 1966 r. w Aeroklubie Wrocławskim, nie dały one jednak zadawalających rezultatów z powodu zbyt małej mocy silnika i kłopotów, związanych z jego pracą przy pionowym usytuowaniu wału.

UTS wykonany został w kooperacji przez kilku wykonawców, którym na tym miejscu należy złożyć wyrazy uznania i podziękowanie za ofiarne i solidne wywiązanie się z powierzonych im zadań, gdyż było to nieraz związane z dość poważnymi zakłóceniami ich normalnych planów pracy. Wykonawcą podstawowej i najbardziej pracochłonnej części urządzenia, tj. konstrukcji stalowej tunelu UTS, było Przedsiębiorstwo Instalacji Przemysłowych Nowej Huty w Krakowie; łoże silnika, identyczne co do poszczególnych elementów z łożem silnika samolotu An-2 lecz o zmienionej geometrii, wykonane zostało w WSK Mielec; pozostałe prace warsztatowe wykonały w większości Lotnicze Zakłady Naprawcze APRL w Krośnie przy współpracy z Działem Technicznym Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie, przy czym szczególne uznanie należy się pracownikom tegoż Aeroklubu, którzy pod kierownictwem szefa technicznego inż. **Zbigniewa Chodorowskiego** wzorowo przeprowadzili montaż całego urządzenia, wkładając wiele własnej inwencji w opracowanie koncepcji instalacji elektrycznej, paliwowej i napędów sterowania silnika.

UTS zaprojektowano jako tunel aerodynamiczny ze swobodnym wylotem strumienia powietrza pionowo w górę. W poziomej części wlotowej tunelu, posiadającej kształt kolana, umieszczony jest zespół silnika ASz62—IR ze śmigłem (z samolotu An-2), spełniający funkcję wentylatora. Nad pionową częścią wylotową tunelu, o średnicy 2,5 m, w strumieniu powietrza o prędkości do 170 km/h, na wysięgniku z obrotową głowicą, zawiesza się skoczka na stalowej lince, w specjalnie do tego celu dostosowanej uprzęży spadochronowej.

W części środkowej tunelu, między silnikiem i wylotem, znajduje się kierownica w postaci tzw. palisady profilowej, której zadaniem jest zmiana kierunku przepływu powietrza z poziomego na pionowy i ujednorodnienie strumienia powietrza.

Obok otworu wylotowego, ponad częścią wlotową tunelu, znajduje się pomost, na którym umieszczony jest pulpit sterowania silnika. Na pomoście odbywa się podwieszenie skoczka na wysięgniku obrotowym, umożliwiającym przemieszczanie skoczka znad pomostu ponad wylot tunelu, do środka strumienia powietrza. Pod pomostem znajdują się dwa typowe zbiorniki z samolotu An-2 po 200 l paliwa każdy, umożliwiające pracę silnika przez czas 1 : 1,5 godziny. Instalacja paliwowa, olejowa, elektryczna, jak również układ sterowania silnika zostały zaprojektowane i wykonane przy maksymalnym wykorzystaniu części typowych samolotu An-2.

Już pierwsze próby eksploatacyjne, przeprowadzone w sierpniu 1974 roku przez aktyw spadochronowy Aeroklubu Podkarpackiego pod kierunkiem kierownika CWSpad. instr. **Stefana Chmury**, wykazały, że UTS może przynieść duże korzyści przy szkoleniu i treningu początkujących i średnio zaawansowanych skoczków. Umożliwia wyuczenie ich na ziemi w sposób ekonomiczny i całkowicie bezpieczny podstawowych nawyków potrzebnych przy swobodnym spadaniu z zamkniętym spadochronem oraz niektórych elementów akrobacji spadochronowej, jak różne rodzaje pozycji podczas spadania, przemieszczanie się poziome, spirale w obie strony z szybką zmianą kierunku obrotu itp.

Na zakończenie etapu rozruchu UTS odbyła się w Aeroklubie Podkarpackim konferencja z udziałem delegata Dowództwa Wojsk Lotniczych oraz przedstawicieli ZG APRL, Aeroklubu Podkarpackiego i CWSpad. Krosno, LZN Krosno i BK APRL Kraków, na której jednogłośnie oceniono pozytywnie przydatność UTS do szkolenia skoczków spadochronowych. Podkreślono przy tym w szczególności aspekt absolutnego bezpieczeństwa przy szkoleniu oraz znaczne efekty ekonomiczne, z uwagi na wykorzystanie do napędu UTS silników ASz62-IR, które już zakończyły swój resurs na samolotach, a mogą jeszcze być z powodzeniem eksploatowane przez szereg godzin w urządzeniu naziemnym, przed skierowaniem do kasacji. W wyniku narady postanowiono przeprowadzić w CWSpad. w Krośnie dłuższą, co najmniej roczną eksploatację próbną UTS, celem zebrania dodatkowych doświadczeń w szkoleniu skoczków metodą naziemną. W okresie próbnej eksploatacji UTS przewiduje się wprowadzenie szeregu udoskonaleń, a przede wszystkim wykonanie nowego typu zawieszenia skoczka, umożliwiającego wykonywanie salt.

Na załączonych zdjęciach, z których można sobie wyrobić wyobrażenie o rozmiarach UTS, przedstawiono badanie przy pomocy świec dymnych przepływu powietrza przez tunel oraz pierwsze próby eksploatacyjne tunelu z udziałem aktywu spadochronowego z CWSpad. w Krośnie. UTS spotkało się również z dużym zainteresowaniem przedstawicieli organizacji sportowo-lotniczych w Związku Radzieckim i w NRD.

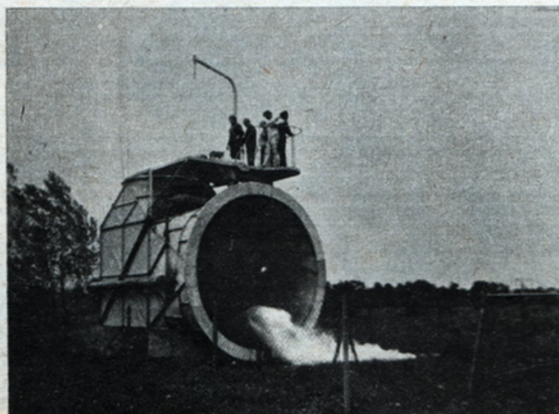
Mgr inż. JAN CZERWIŃSKI

Górna część UTS. Widoczny jest pulpit sterowania. Obok, na ruchomym wysięgniku, zawieszony jest skoczek spadochronowy, który za chwilę, pod okiem instruktora spadochronowego, rozpocznie ćwiczenia na symulatorze.



Ogólny widok symulatora spadochronowego UTS. Właśnie przeprowadzana jest próba przepływu powietrza przy pomocy świec dymnych.

Zdjęcia: J. Czerwiński (1) i B. Koszewski (2)





POTRZEBA LATANIA W GÓRACH

Spotkałem już wielu pilotów szybowcowych i samolotowych, wyszkolonych w rejonach górskich którzy doskonale radzili sobie w terenie nizinnym. Niewielu znam jednak takich, którzy wyszkoleni w głębi naszego kraju, nie mają uzasadnionego „szacunku" do latania w górach.

Tymczasem nie od dziś wiadomo, że góry są znakomitą szkołą latania zawodniczego, tak na szybowcach jak samolotach. Niestety, u nas nie zawsze docenianą. Najpierw jednak przykłady pozytywne.

W ostatnich latach najwięcej zawodniczego latania w górach mają piloci samolotowi rajdowo-nawigacyjni. Przypomnę tu Rajdy Przyjaźni o memoriał Żwirki i Wigury, ubiegłoroczne samolotowe mistrzostwa Polski w Nowym Targu czy wznowiony w br. Lot Południowo-Zachodniej Polski.

W znacznie gorszej, jeśli nie rzec zupełnie złej sytuacji, są szybownicy. A gdzie jak gdzie, ale w tym sporcie lotniczym umiejętność wykorzystania pogody występującej w górach jest szczególnie pożądana. Przykładem mogą być chociażby mistrzostwa świata w Marfie, Vršac czy Waikerie, gdzie pilot bez tej umiejętności był z góry skazany na porażkę. W terenie górskim rozgrywane są też niejednokrotnie inne zawody międzynarodowe, w których startują nasi reprezentanci. Ich sukcesy świadczą, że nieobce są im tajniki latania wśród gór. Długie, współczesne przeloty szybowcowe też na ogół przebiegają, przynajmniej częściowo, przez tereny górskie.

Tymczasem szersze grono czołowych pilotów właściwie nie ma okazji do treningu i latania zawodniczego w górach. Mistrzostwa Polski i zawody drugiej ligi od lat odbywają się wyłącznie w terenie nizinnym, przede wszystkim w Lesznie i Lisich Kątach. Jedyna duża impreza górska, Jeżowskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Skrzydlatej Polski", zostały trzy lata temu z lekkim sercem zaniechane przez Aeroklub Jeleniogórski i Aeroklub PRL. Drugie górskie zawody — juniorów na Żarze — nie mogą doczekać się wznowienia.

Istnieje więc, i to od zaraz, potrzeba organizowania w rejonie górskim co najmniej jednych, ogólnopolskich zawodów szybowcowych. Trzeba od razu przyznać, że w Aeroklubie PRL „mówi się" o takich zawodach. Nie ma ich jednak w tegorocznym kalendarzu imprez sportowych, a szerszemu ogółowi pilotów w kraju nic o tym nie wiadomo. Niniejszym chciałbym więc poprzeć aeroklubowe zamierzenia i wyzwolić działania, niezbędne dla zorganizowania takiej imprezy.

Ośrodków górskich, w których mogłyby być rozgrywane takie zawody, jest w kraju kilka, że wymienię Jelenią Górę, Bielsko-Białą, Nowy Targ, Nowy Sącz i Krosno. Sądzę, że powinny to być zawody dostępne dla jak najszerszego grona szybowników. A może nawet GÓRSKIE MISTRZOSTWA POLSKI?

W przyspieszeniu takiej imprezy pomógłby zapewne deklaracja określonego ośrodka o podjęciu się organizacji zawodów. Myślę, że gra jest warta świeczki. Szybownikom potrzebna jest bowiem ostra, zawodnicza próba w górach. Kiedy i gdzie będziemy więc mogli oglądać doloty „Jantarów" znad polskich gór?

Haluy

LOT nowiny nowiny nowiny nowiny

Nr 156 marzec 1975

nie tylko stewardesy

Tak się jakoś dziwnie przyjęło, że ilekroć mowa o kobietach w lotnictwie, to prawie zawsze rzecz zaczyna się i jednocześnie kończy na stewardesach. A przecież kobiety najpierw zaczęły samodzielnie prowadzić samoloty, zanim powstał ten elegancki i bardzo jednocześnie trudny zawód. Warto więc może przypomnieć, że jego kreatorką była w 1930 r. pielęgniarka Ellen Church z San Francisco. Zmobilizowała ona siedem swoich koleżanek i zaproponowała jednej z linii zabieranie do każdego samolotu osoby świadczącej usługi pasażerom w czasie lotu. Służyły one odtąd wszelkiego rodzaju informacjami i udzielały różnej pomocy. Do ich obowiązków należało nie tylko sprzątanie kabiny, ale również... wciąganie wraz z pilotem maszyny do hangaru!! Podawanie posiłków rozpoczęto znacznie później, a wymaganie dyplomu pielęgniarskiego od kandydatek na stewardesy zniesiono w Stanach Zjednoczonych dopiero w 1950 roku!

Ale dzisiaj miało nie być o stewardesach...

Pragniemy bowiem przedstawić naszym Czytelnikom kilka interesujących i równie eleganckich kobiet pracujących w Polskich Liniach Lotniczych LOT, na odpowiedzialnych stanowiskach i w różnych działach. Chcemy w ten sposób przekonać sympatyków lotnictwa, że piękna płeć ma bardzo dużo do powiedzenia na każdym dosłownie kroku i dzielnie dorównuje brzydszej połowie ludzkiego rodzaju.

•

W hangarze ruch, hałas i pokrzykiwania. Stoi kilka samolotów i przy każdym spora gromada ludzi. Widać ją z daleka, jak coś szybko choć spokojnie tłumaczy swojemu rozmówcy. Pani magister inżynier **Teresa Mierzwińska**, absolwentka Politechniki Warszawskiej, która w LOCIE odbyła swój staż i pierwsze kroki zawodowej kariery. Dzisiaj pełni funkcję **Kierownika Sekcji Płatowcowej**, a osobiście zajmuje się płatowcem kolosa — IŁ-62. Do jej obowiązków należy m.in. tłumaczenie i przygotowanie instrukcji obsługi i nanoszenie wszelkich modyfikacji po ich wprowadzeniu przez producenta. Rozpoczęła od Antonowa-24, dzisiaj pracuje przy transatlantykach. Bardzo aktywna w pracach Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, od lat we władzach Koła w PLL LOT oraz członek Zarządu Głównego Stowarzyszenia. Jej hobby to języki obce — angielski, rosyjski i francuski oraz praca w maleńkim ogródku przy osiedlowym domu.

•

Na biurku leżał egzemplarz Kodeksu Pracy i jakieś długie wykazy cyfr. Rozmawiamy z **Kierowniczką Działu Płac i Ubezpieczeń Społecznych — Barbarą Falkowską**. Abselwentka Studium Ekonomiki Przemysłu, rozpoczęła pracę w PLL LOT w lutym 1970 roku, jako referent ekonomiczny. Dzisiaj szefuje 11 paniom, które zajmują się sprawą podstawową: sporządzaniem list płac dla całego przedsiębiorstwa (i tych normalnych i godzinowych, trzynastek, nagród i czego tam jeszcze). — To nie jest praca dla mężczyzn — dodaje pani naczelnik — im brakuje cierpliwości:

Dużym utrudnieniem w pracy jest przestarzały park maszynowy, do którego zaczyna brakować już części zamiennych. Stopień mechanizacji prac jest stosunkowo niewielki i jak dotąd czyni się mało, by odnotować widoczny postęp. Pani kierowniczka zmartwiła się bardzo, gdy stwierdziła, że komórka przygotowująca wprowadzanie nowoczesnych urządzeń z komputerami włącznie nie uwzględniła potrzeb jej działu.

Pani Barbara jest bardzo aktywna w pracach społecznych, była również członkiem egzekutywy poprzedniej kadencji. Dwoje dzieci — Jacek i Marta wypełniają bez reszty każdą wolną chwilę.

•

Nieduży pokój, pełen najrozmaitszych i obcojęzycznych publikacji. Ale to nie biblioteka, lecz miejsce pracy mgr praw **Doroty Kujawskiej**, która pierwsze kroki w LOCIE stawiała w 1963 roku. Dzisiaj jest kierownikiem **Działu Studiów i Programowania** i wraz z 5 osobami zajmuje się m. in. prognozowaniem przewozów, przygotowaniem wyrobu sprzętu, zaplecza i kadr w okresach dalszych, wykraczających poza operatywny plan na najbliższe dwa lata. Podstawowe narzędzia pracy to właśnie te stosy wszelkiego rodzaju czasopism, sprawozdań czy komunikatów. Trzeba obserwować trendy zachodzące w wielu dziedzinach lotniczej aktywności, badać wahania rynku i wyciągać odpowiednie wnioski dla firmy. Ostatnio np. dokonano w dziale oceny skutków kryzysu paliwowego dla przewoźników powietrznych różnych wielkości. Aktualnie prowadzone są również studia w zakresie zakupu najodpowiedniejszego sprzętu latającego. Nie są to sprawy ani łatwe, ani do załatwienia przez jeden podpis. Dział konsultowany był także przy opracowywaniu lotniczych fragmentów Zachodniego Centrum jak i przy przygotowywaniu założeń budowy nowego lotniska dla Warszawy.

Staram się, by moi współpracownicy — mówi mgr Kujawska — przygotowywali samodzielne prace informacyjno-popularyzujące oraz publikowali je w fachowych i specjalistycznych czasopismach. Jak dotąd — wszystko idzie dobrze...

•

Absolwentka SGPiS, Wydziału Handlu Zagranicznego — **Irmina Nocznicka** — rozpoczęła swą pracę w LOCIE w 1969 r. Podyplomowy staż pracy odbyła w pionie techniki, gdzie zajmowała się problemami ekonomicznego wykorzystania samolotu. Później przeszła do działu rozliczeń w pionie handlowym, zajmując się umowami polowymi. Dzisiaj jest kierownikiem jedenastoosobowego **Działu Rozrachunków Ogólnych**. Tutaj także powstaje statystyka handlowa i ogólna. Spływa więc do nich olbrzymia i najrozmaitsza dokumentacja, poczynając od biletów na sprawozdaniach przedstawicieli i kierowników oddziałów kończąc. W ruch idą potem najnowocześniejsze maszyny. W wyniku wspólnej pracy w dziale jest tylko jeden mężczyzna — kobiety pracują bardziej dokładnie mówi kierownik Nocznicka) powstają kolejno: „Biuletyn Statystyczny" (miesięczny), „Biuletyn Operatywnej Informacji Handlowej", „Biuletyn sprzedaży" oraz roczny „Biuletyn Statystyczny", niezbędny w rękach wielu komórek i kierownictwa przedsiębiorstwa.

Mimo stosowania nowoczesnych rozwiązań i odpowiedniej aparatury odnosi się wrażenie, że praca działu byłaby znacznie wydajniejsza i lepsza, gdyby poprawił się przebieg informacji, zarówno międzydziałowej jak i ogólnej. Marzy się nam także — kontynuuje mgr Nocznicka — lepsza i wzajemna współpraca poszczególnych komórek naszego przedsiębiorstwa.

•

I znowu znaleźliśmy się w pionie techniki, w nowoczesnym hangarze na Okęciu, gdzie uwija się jak przysłowiowa mrówka mgr inż. **Elżbieta Prochot**, pracownica PLL LOT od lutego 1965 r., wysokiej klasy specjalista-silnikowiec. Pełni funkcję **Kierownika Oddziału Technologii Silników i Agregatów**. Tutaj większość pracowników (razem 14 osób) stanowią natomiast panowie! Podstawowe zadanie — przestrzeganie wszystkich warunków pracy stawianych przez producenta. Zajmują się wszystkimi silnikami eksploatowanymi w przedsiębiorstwie.

Pani inżynier jest także aktywnym działaczem partyjnym i jej praca także na tym odcinku jest bardzo wysoko oceniona zarówno przez zwierzchników jak i przez kolegów.



Dorota Kujawska



Teresa Mierzwińska



Irmina Nocznicka



Barbara Falkowska



Elżbieta Prochot

P jak Paryż



Niebawem LOT otworzy nowe połączenie z Warszawy do Lyonu, ale póki co zajmijmy się pięknym miastem nad Sekwaną. Ruch turystów z całego świata do europejskiej stolicy, za jaką powszechnie uchodzi Paryż – nieco ostatnio zmalał. Dla ilustracji tego faktu niech posłuży wiadomość, że trzy lotniska paryskie – Orly, Le Bourget i Roissy – odnotowały w roku ubiegłym taką samą ilość pasażerów jak w 1973 r. (17,3 milionów). Nowo otwarty port (13 marca 1974) Roissy – Charles de Gaulle obsłużył w roku ubiegłym 2750 tys. pasażerów, Orly – 12 750 000, zaś Bourget, na którym lądują polskie samoloty – 1 800 000.

Nasz polski udział jest więc spory i wykazuje nadal tendencje rozwojowe. Dotyczy to zarówno przewozów pasażerów jak i towarowych oraz lotów wynajętych. Warto tutaj podkreślić, że dość znaczna część tych ostatnich obejmuje przeloty poza Warszawę (najwięcej do Moskwy i Leningradu, Istambułu, Kijowa, a nawet do Kopenhagi).



Placówka w Paryżu, którą kieruje FRANCISZEK MAJ, utrzymuje stałe i bardzo ożywione kontakty z Towarzystwem France-Pologne oraz ośrodkami polonijnymi. Ze szczególnie dobrą oceną spotkało się objęcie patronatu LOTU nad doroczną imprezą France-Pologne w Montreuil, w której wzięło udział około 2 tys. osób (LOT był także reprezentowany w czasie święta „L'Humanite"). Bardzo dobrze układa się również współpraca z francuskim przewoźnikiem narodowym – „Air France", z którym LOT podejmuje wiele wspólnych akcji.

Jeśli mowa o współpracy, to należy także podkreślić coraz szersze kontakty z Towarzystwem Wagons-Lits. Dotyczy to zarówno organizacji kongresów, imprez specjalnych i polowań. Nawiązano także owocny kontakt z przedsiębiorstwem importu zwierzyny żywej „France Gibiers", co spowodowało, że polskie szaraki samolotem wędrowały nad Sekwanę i Loarę.

Nasze biuro znajduje się dosłownie kilka kroków od pięknego gmachu Opery przy ulicy Louis le Grand 2 (tel. 742-05-60). Ostatnio poddane ono zostało gruntownemu remontowi i jego plastyczny wystrój przyciąga wzrok wybrednej paryskiej i międzynarodowej publiczności.

Ostatnio placówka w Paryżu żyje intensywnymi przygotowaniami do uruchomienia linii do Lyonu, które zbiegnie się w czasie z otwarciem nowego portu lotniczego w tym pięknym mieście. Ale zanim do tego dojdzie, powróćmy ponownie do Paryża. Oczywiście nie jesteśmy w stanie przedstawić w naszym fotoreportażu jedynego w swoim rodzaju uroku tego miasta. Dodajmy tylko, że fotoreporterowi sprawiła niewątpliwą przyjemność podróż samolotem SP-LAA „Mikołaj Kopernik", jak i późniejszy spacer po Rue Copernic. Mamy także nadzieję, że loty z Paryża do Warszawy na pokładzie samolotu „Fryderyk Chopin" przypadają do gustu przede wszystkim Francuzom...

Bo tradycje mamy na tej trasie wspaniałe. Oto komunikat „Skrzydlatej Polski" z lipca 1938 r.: „Obywatelka francuska, Polka z pochodzenia, p. Bohomolec, dokonała 18 czerwca pięknego wyczynu sportowego, przelatując w jednym dniu z Paryża do Warszawy i z powrotem. Pani Bohomolec, która jest członkiem sekcji turystycznej „Roland Garros" Aeroklubu Francji, wystartowała z Le Bourget o godz. 3 min. 15 rano na jednosilnikowym dolnopłacie Caudron „Aiglon" z silnikiem Renault o mocy 100 KM. O godzinie 8 min. 4 osiągnęła Berlin, skąd po półgodzinnej przerwie ruszyła do Warszawy. Tu przybyła o godzinie 11 min. 5. Już o godz. 11 min. 35 rozpoczęła podróż powrotną. Znowu 25 minut przerwy w stolicy Niemiec – i o godz. 15 min. 12 start do domu. O godz. 20 min. 10 pani Bohomolec pomyślnie lądowała na lotnisku Le Bourget. Ogólny dystans około 3000 km przebyła ona, wliczając już postoje, w 16 godzin i 55 minut podróży. Warto przypomnieć, że wyczyn naszej znakomitej rodaczki zbiegł się z 25-leciem pierwszego lotu z Paryża do Warszawy, który dnia 10 czerwca 1913 r. wykonał 20-letni as francuski Marceli Brindejonc des Moulinais na jednopłatowcu Morane".







Teresa Jeleńska



nie tylko stewardesy

Kontynuując naszą wędrówkę po rozlicznych, a różnych komórkach dużego i skomplikowanego przedsiębiorstwa jakim jest niewątpliwie każda linia lotnicza — nie mogliśmy pominąć dużego działu jakim jest sprzedaż i rezerwacja biletów. Pisaliśmy wprawdzie o nim nieco szerzej w poprzednim numerze LOT-NOWIN, ale i dzisiaj nie możemy nie zajrzeć tutaj choć na chwilę. **Teresa Jeleńska** pełni funkcję **kierownika działu rezerwacji zagranicznej** i rozpoczęła swą pracę w LOCIE w 1960 roku. Została wierna od początku działowi, w którym stawiała swe pierwsze zawodowe kroki.

Dzisiaj wraz z 60 pracownicami przygotowuje się bardzo aktywnie do przejścia na automatyczny system rezerwacji biletów. To cały splot zagadnień organizacyjnych, finansowych i psychologicznych. Tak, ani słowa przesady, oznacza to bowiem radykalną zmianę w dotychczasowych nie tylko metodach pracy, a nawet przyzwyczajeniach. Prowadzona jest intensywana nauka języków obcych i maszynopisania. W najbliższym czasie wiele osób wyjedzie na praktyki i kursy do kilku krajów, gdzie system automatycznej rezerwacji zdaje już od dawna praktyczny egzamin.

Martwi wszystkich ogromna ciasnota pomieszczeń i przeprowadzany już od dłuższego czasu remont. Co to oznacza dla ludzi, którzy muszą pracować w specyficznym skupieniu — przy wszelkich pozorach rozgardiaszu, telefonicznych głosach, dzwonkach i temu podobnych efektach — nie trzeba nikogo przekonywać. Gdy przyjdzie dzień X na Waryńskiego warto trzymać za nich palce. Żeby się powiodło, żeby było im lżej, a nam wszystkim wygodniej.

* * *

Maria Wójcikowska rozpoczęła swą pracę w PLL LOT w październiku 1961 r. również w dziale, którego dzisiaj jest kierownikiem. Pierwsze jej kroki to praca w dziale kontroli dochodów przy rozliczaniu rachunków z obcymi przewoźnikami. Dzisiaj pełni odpowiedzialną funkcję **Kierownika Działu Rozrachunków Towarowo-Pocztowych** i wraz z 18 pracownikami (tylko dwóch panów!) prowadzi działalność, która w ostatecznym rachunku przysparza nam potrzebnych dewiz.

Co sprawia zespołowi największą satysfakcję?

Gdy nadesłane do nas dokumenty-rozliczenia przez obcego przewoźnika zostaną odpowiednio sprawdzone i okaże się, że dokonano błędnego obciążenia. Wtedy zaoszczędzone kwoty pozostają w kraju. Jest to nasz autentyczny sukces i nie tylko finansowy. Jeszcze nie zdażyło się w praktyce działu, by kontrahenci kwestionowali prawidłowość naszych obliczeń. W naszej pracy pomogą nam niewątpliwie maszyny. Są już wykonane niezbędne założenia do automatyzacji, ale zanim to nastąpi, upłynie jeszcze sporo wody w Wiśle.

W domu — sporo zmartwień związanych z egzaminem dojrzałości, do którego, przystępuje w tym roku moja córka. A potem przyjdą następne — związane z egzaminami na uczelnię. Ale takie jest już nasze życie — nowe dni, zmartwienia nowe.

Ale i radości także!

* * *

Z głośnika płynie kolejny komunikat dla pasażerów — przygotowujących się do charterowego lotu do Benghazi. Ruch, gwar, nawoływania się podróżnych. Normalna atmosfera podróży, oczekiwania pożegnań i powitań!

Międzynarodowy Dworzec Lotniczy na Okęciu. Dzień jak co dzień. Obowiązki **Kierownika zmiany obsługi pasażerów ruchu zagranicznego** pełni dzisiaj **Ewa Wilińska.** Rozpoczęła swą pracę w LOCIE od 1962 roku, początkowo w charakterze stewardesy naziemnej, następnie jako ich szefowa. Po przeprowadzeniu do nowego portu objęła zajmowane obecnie stanowisko.

Bardzo ciężka praca. Cały czas na nogach i w bezustannym ruchu, zarówno w porcie jak i na płycie lotniska. Nietypowe godziny pracy. W gestii dyżurnego znajduje się ok. 70 osób i dotyczy to stanowisk recepcji, informacji, bagażowych, wagowych, autobusów płytowych i działu rzeczy zaginionych.

Co sprawia nam największą satysfakcję?

Punktualny odlot samolotów i podziękowanie pasażera, który sam dostrzegł, że dzięki właściwej pracy obsługi na ziemi może dobrze czuć się w powietrzu i po wylądowaniu w miejscu docelowym. Nieodłącznym towarzyszem biegów, marszów i cierpliwego stania Ewy Wilińskiej i jej kolegów jest oczywiście radiotelefon, który oddaje im nieocenione usługi.

Spotykam się każdego dnia z najrozmaitszymi pytaniami. Dzisiaj np. pod koniec dyżuru jedna z pasażerek zapytała mnie, dlaczego zegar dworcowy wskazuje inną godzinę niż jest w rzeczywistości? Potem znowu zadano mi niedyskretne pytanie: dlaczego kiosk RUCHU jest jeszcze zamknięty, gdy już na niego pora, by sprzedawał gazety i papierosy...

Kończymy naszą — trochę nietypową — wędrówkę po lotowskich ścieżkach. Wszystkim naszym rozmówczyniom dziękujemy za cierpliwość i życzymy dalszych sukcesów w pracy zawodowej i życiu osobistym. Wszystkim Czytelnikom życzymy natomiast, by los im sprzyjał w każdej lotniczej potrzebie.

Samolot wystartował. Za chwilę podejdą stewardesy...

MARIAN NOWICKI



Maria Wójcikowska



Ewa Wilińska

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 255, tel. 22-40-73. Redaktor: Juliusz Pęgiel. Zdjęcia w numerze: J. Czerniak, M. Kobrzyński i LOT-Archiwum.



ZE ZBIORÓW KOLEKCJONERA

KLUB 1:72

Tym razem nie omawiam modeli z tworzyw sztucznych. Proponuję bowiem wykonanie z drewna modelu polskiego samolotu RWD-2 w miniaturowej podziałce 1:72.

Konstrukcja modelu ze względu na nieskomplikowane kształty samolotu nie powinna nastręczyć większych trudności. Najlepsze będzie drewno bukowe lub olchowe. Kto dysponuje ścinkami twardszej balsy, może i to drewno wykorzystać z powodzeniem. Obok pokazano oryginalny samolot RWD-2, a poniżej zdjęcia modelu wykonanego przez niżej podpisanego. Warto może budując ten piękny model uzmysłowić sobie, że RWD-2 ze sławną załogą Franciszkiem Żwirką i Antonim Kocjanem ustanowił międzynarodowy rekord wysokości (w klasie samolotów dwumiejscowych do 280 kg) w roku 1929, osiągając 4 000 m. Był to pierwszy zarejestrowany przez FAI rekord w tej kategorii samolotów.

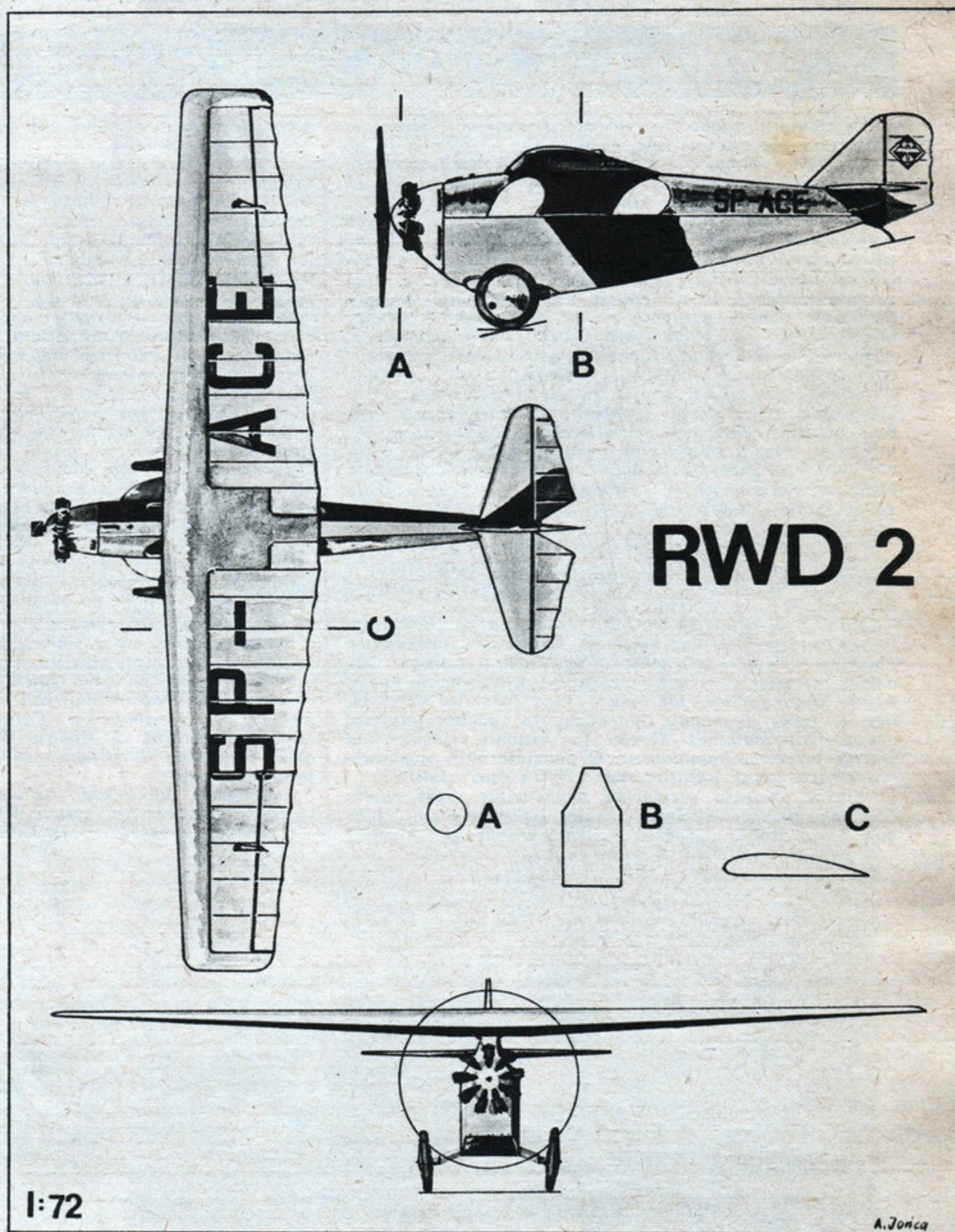
Podstawowe dane samolotu: rozpiętość — 9,80 m, długość — 6,15 m, wysokość — 1,90 m, masa własna 260 kg, masa całkowita — 500 kg, prędkość przelotowa 130 km/h, a lądowania — 65 km/h. Silnik o mocy 40 KM.

ADAM JOŃCA

Zdjęcia: R. Ożarowski (2) i archiwum SP (1)









Francja przezywała wielki sukces. Oto 6 lutego z Centrum Badań Kosmicznych w Gujanie wystartowała francuska rakieta „Diamant B.P4" (na zdjęciu obok) z maleńkim sztucznym satelitą na pokładzie. Satelita o nazwie „Starlette" i masie 47 kg przeznaczony jest dla potrzeb geodezji. Nie przesadzamy wcale pisząc o sukcesie. Podkreśla to prasa francuska nie ukrywając, iż szczególnie dla wszystkich pracowników ośrodka w Kourou w Gujanie sprawne przeprowadzenie startu nowej rakiety, opanowanie nowego zupełnie systemu, bo z systemami bardzo skomplikowanymi mamy do czynienia przy tego rodzaju przedsięwzięciach, było wielką próbą. I z próby tej wyszli zwycięsko. Po prostu jak to się u nas mówi — sprawdzili się. Jak ważne było to „sprawdzenie się", może świadczyć suma około 21 milionów franków, którą wydatkowano tylko na sam start rakiety z satelitą. Już trwają przygotowania do startu nowej rakiety tegoż typu z dwoma małymi satelitami technicznymi. Start przewidziano na 23 kwietnia. Załoga Centrum Kosmicznego wierzy, że i ten start uwieńczony zostanie powodzeniem.

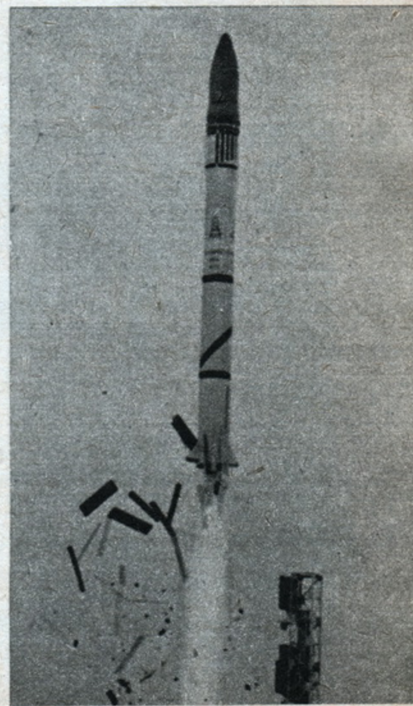
Satelita „Starlette" wykonany już z uranu 236 i na całej swej kulistej powierzchni posiada 60 pryzm-odbłyśników laserowych. Pomiary geodezyjne dokonywane będą ze stacji naziemnych, które wyposażone w aparaturę laserową wysyłać mogą impulsy świetlne w stronę satelity poruszającego się po orbicie okołoziemskiej w apogeum 1138,5 km, a w perigeum 805,3 km. Dzięki satelicie, jego zachowaniu się na torze lotu, możliwe będą dokładne pomiary lądów i oceanów oraz zbadanie niektórych dotąd jeszcze nie w pełni rozwikłanych zajwisk, związanych z niejednorodnością skorupy ziemskiej i polem magnetycznym.

O tym jak starannie przygotowany był start nowego satelity, może świadczyć fakt wstępnego sondażu atmosfery przeprowadzonego tuż przed startem rakiety nośnej. Do sondażu wykorzystano małą rakietę „Super-Arcas", którą wyrzucono na wysokość 75 km. Otrzymany korzystny przekrój pionowy atmosfery zadecydował o terminie startu wielkiej rakiety.

I jeszcze jedna wiadomość z Francji. Z okazji trzydziestolecia stowarzyszenia Francja — ZSRR, w Paryżu przebywał genrał Gieorgij Bieregowoj, komendant radzieckiego ośrodka szkolenia kosmonautów, sławnego „Gwiezdnego Miasteczka". Prasa francuska przypomina, że w roku bieżącym mija 15 lat od założenia ośrodka, w którym wyszkolono pół setki kosmonautów.

Następna, dość sensacyjna wiadomość, pochodzi z USA. Otóż na makiecie przyszłej stacji kosmicznej „Spacelab" trenują jeśli się można tak wyrazić, cztery kandydatki na kosmonautki, przyszłe być może pasażerki samolotu kosmicznego i stacji. Przygotowaniami kieruje pani Doris Chandler, matematyk i inżynier z zawodu, zatrudniona w NASA. Dla upamiętnienia być może historycznej chwili, bo to i Dzień Kobiet akurat, należy wymienić nazwiska uczestniczek kursu: Mary Johnston, Ann Whitaker i Carolyn Griver — wszystkie z dyplomami inżynierskimi w kieszonkach bluzeczek. Przy okazji trzeba wyjaśnić, że wspomniane panie nie będą pełnić funkcji, które obecnie pełnią stewardesy na pokładzie samolotów. Zadania będą jak najbardziej techniczne, inżynierskie. Jeśli wszystko pójdzie dobrze, to w roku 1980 będziemy świętować lot kosmiczny z kobietami na pokładzie, co od czasu lotu kosmicznego sławnej Wali Tierieszkowej (w roku 1963) jeszcze nie nastąpiło. Jeśli już wspominamy o kobietach i Kosmosie, to nie zapominajmy, że nie tylko ważna jest praca na pokładzie statków kosmicznych. Wiele kobiet pracuje w przemyśle lotniczo-kosmicznym na całym świecie, od robotnicy do inżyniera. Im też oddać trzeba hołd.

P.E.



Oleg

RAJMUND KULIŃSKI

5)



ZWIADOWCA PIERWSZEGO PUŁKU

Po południu niebo zaczęło się przecierać. Rzedniała mgła, stopniowo wiatr rozwiewał chmury, poprawiała się widzialność. Zapadał wieczór w rozbłyskach eksplozji znad Wisły. Zapowiadała się lotna noc; meteorolog zapewniał, że dzień będzie także lotny.

Radzymińskie lotnisko ożyło. Załogi 2 pułku nocnych bombowców „Kraków" startowały dwukrotnie z kursem na Leszno i Błonie. Tam właśnie nieprzyjaciel koncentrował swoje odwody. Pułk nietoperzy, jednostka nocnych gospodarzy frontu spisała się znakomicie. Niespodziewanie bomby posypały się na stanowiska sztabowe hitlerowców; w eksplozjach stukilówek wylatywały w powietrze samochody załadowane amunicją i sprzętem, stanowiska artylerii polowej i przeciwlotniczej. Dla hitlerowców była to noc grozy. Śmierć przychodziła nagle, niespodziewanie; przed bombami „kukuruźników" nie było ucieczki. Samoloty nadlatywały z wyciszonymi silnikami i gdy Niemcom wydawało się, że lotnik odleciał — niebo znów eksplodowało przeraźliwym światłem bomb oświetlających i kolejne maszyny rozpoczynały nocny taniec śmierci nad głowami przerażonych nieprzyjaciół.

Z nastaniem świtu ostatnie załogi powróciły na radzymińskie lotnisko. I w tym samym niemal czasie Matwiejew otrzymał depeszę od pułkownika Romeyki. Szybko zapoznał się z jej treścią.

Oddziały 47 armii sforsowały Wisłę i na jej zachodnim brzegu utworzyły przyczółek w okolicach Dziekanowa Polskiego, Kępy Kiełpińskiej, Cząstkowa i Łomny. Oddziały niemieckie przegrupowują się. Rozpoznanie ruchu wojsk nieprzyjaciela nie tylko przed frontem 47 armii, lecz w ogóle w rejonie Warszawy to zadanie lotniczej grupy rozpoznawczej. Grupa ta zostanie wzmocniona jeszcze czterema samolotami. O godzinie 10.00 wylądują na radzymińskim lotnisku dwa „Iły" i dwa „Jaki".

Piloci z Zadybia przylecieli punktualnie. Czas naglił. Gdy mechanicy uzupełniali paliwo, on zapoznawał kolegów z sytuacją na froncie, z rozmieszczeniem i kierunkiem natarcia oddziałów własnych oraz kierunkami odwrotu nieprzyjaciela.

— Obie strony są w ciągłym ruchu — powiedział na zakończenie. — Sytuacja zmienia się już nie z godziny na godzinę, ale z minuty na minutę. Od dokładności naszego rozpoznania zależeć będzie skuteczne działanie 1 i 3 pułku. Startujemy do tego ważnego zadania w momencie gdy główne siły 47 armii rozpoczynają forsowanie Wisły, a oddziały 1 armii Wojska Polskiego przygotowują się do natarcia bezpośrednio na Warszawę.

Była godzina 10.10 gdy jego „Jak" oderwał się od ziemi. Wystartowały także inne samoloty. Kurs — Dziekanów Polski. Pierwszy meldunek z pokładu samolotu przekazał pułkownikowi Romeyce z rejonu Palmir. W tej okolicy oddziały radzieckie toczyły zacięte boje; silna i dość liczna grupa wojsk niemieckich nie ustępowała z pola bitwy. Po stronie nieprzyjaciela rozpoznał kilka stanowisk artylerii.

W rejonie Nowego Dworu i Modlina przywitała ich niemiecka artyleria przeciwlotnicza. Szosą Modlin—Zakroczym sunęła kolumna nieprzyjacielskich samochodów i taborów. W twierdzy baterie artylerii polowej. Jaką decyzję podejmie dowódca dywizji? Przeciwko którym celom skieruje pierwszą grupę myśliwców i szturmowców z Zadybia? Poleci chyba sam Tałdykin. Nie przepuści takiej okazji. W rejonie Palmir w najbliższym czasie sytuacja nie ulegnie zmianie, natomiast kolumna z okolic Modlina może umknąć lub rozproszyć się w terenie. Wtedy trudniej będzie ją atakować.

Kończyło się paliwo. Należało wracać na lotnisko. Przeleciawszy nad Wisłą, już w rejonie Legionowa zauważył osiem samolotów. Cztery „Iły", cztery „Jaki". Leciały z kursem na Modlin. W słuchawkach rozpoznał głos Tałdykina i podporucznika Kramarczuka, który prowadził „Iły".

Lądowanie, tankowanie paliwa i znów start. Sytuacja w rejonie Palmir bez zmian. Wkrótce grupa szturmowców pod dowództwem porucznika Teterina i myśliwców pod dowództwem kapitana Gaszyna zmusiła tam do milczenia trzy baterie polowe i zaatakowała piechotę nieprzyjaciela.

Truskaw—Borzęcin Duży: kolumny niemieckich samochodów. Las w okolicach Adamówka: oddziały nieprzyjaciela...

Tego dnia wszyscy piloci 1 i 3 pułku mieli pełne ręce roboty. Gdy powrócił na radzymińskie lotnisko z ostatniego lotu, zapadał już zmrok.

17 stycznia od rana w powietrzu. Tego dnia żołnierze 1 armii Wojska Polskiego wyzwalają stolicę. Drogi w okolicach Błonia, Leszna i Kampinosu zapchane wycofującymi się w popłochu kolumnami nieprzyjaciela. Powietrze pełne polskich samolotów. „Iły"i „Jaki" sieją śmierć, panikę i popłoch wśród przerażonych widmem okrążenia Niemców.

18 stycznia... Pułkownik Aleksander Romeyko już na stanowisku dowodzenia 1 armii. Dywizja przechodzi znów w podległość operacyjną generała Stanisława Popławskiego. Loty na rozpoznanie w rejonie Błonia i Sochaczewa.

19 stycznia... Koledzy z 1 pułku osłaniają w Warszawie defiladę oddziałów 1 armii, a on ze swoim kluczem czuwa w powietrzu nad bezpieczeństwem przeprawiających się nieustannie przez Wisłę wojsk polskich.

Loty dzień po dniu. Przebazowanie na lotnisko w Sannikach. Siedzą tu od 24 stycznia i ruszać się nie mogą. Do linii frontu prawie dwieście kilometrów. Licho wie, czy dziś wystartują.

Odpłynęła fala refleksji i wspomnień. Matwiejew otworzył kabinę. Podniósł się nieco w fotelu i obejrzał się. Mechanicy stali w pewnej odległości od samolotu. Drobna sylwetka Miszy wydawała mu się jeszcze drobniejsza. Nic dziwnego. Skwarczyło stał w zaspie. Śnieg sięgał mu po pas. Niebo na północnym zachodzie już całkiem pociemniało. Dopiero teraz zauważył, że wiatr hula po lotnisku, w podmuchach zgarnia z ziemi i podrywa drobinki śniegu. Biała, zwiewna masa unosi się

Rys. GRZEGORZ NIEWCZAS

nad polem, długimi, postrzępionymi smugami cwałuje nad wolną przestrzenią, zasnuwa i owiewa samoloty. A tu lada moment nadejdzie jeszcze to bure, ołowiane chmurzysko.

— Uwaga, wszystkie „Malutkie", odwołuję start! — rozkaz Tałdykina.

Matwiejew wyłączył silnik. Kolejno cichły samoloty. Szumiał i gwizdał tylko wiatr. Oleg niechętnie, ospale wychodził z kabiny. Czuł się jak człowiek, któremu ostry dźwięk budzika przerwał raptownie piękny sen.

Stał już na skrzydle. Ostry, mroźny wiatr smagał po twarzy. Niebo sypnęło śniegiem. Nie było już lotniska. Powietrze zmętniało. Biała, lotna, ruchliwa materia wypełniała przestrzeń między niebem a ziemią.

— Sypie, jakby psy rozpruły milion pierzyn! — powiedział któryś z mechaników.

— Przyjdzie nam tu chyba zimować! — dorzucił plutonowy Skwarczyło.

— Ano przyjdzie. Niech to wszyscy diabli! — zaklął Matwiejew.

Piloci i mechanicy wracali do swoich kwater. Matwiejew szedł tak szybko, że Skwarczyło ledwo mógł za nim nadążyć.

— Po takiej zamieci przyjdzie odwilż. Lotnisko zamieni się w bajoro, jak kiedyś w Grigoriewskoje — plutonowy łapał powietrze, mówił zdyszanym głosem.

— Pechowcom zawsze wiatr w oczy wieje! — powiedział kapitan. — „Iły" wylądowały już w Bydgoszczy. Jutro zapolują na fryców...

— Zapolują, jak my pod Wołosowem na ognistego lisa.

— Pamiętasz? — Matwiejew ożywił się. — Miał piękne, puszyste futerko.

— Rude jak płomień. Dlatego łatwo dostrzegliśmy go na śniegu.

— Trochę to inaczej było. Ale fakt faktem, żeś ty lisa ustrzelił. Zaprzeczyć się nie da.

— A co stało się później z futerkiem? — zapytał plutonowy. — Bo towarzysz kapitan wybrał się potem po tego lisa na nartach, przyniósł go do ziemianki. Futerko wisiało nad łóżkiem i po kilku dniach znikło.

— Wcale nie znikło, lecz przystroiło pewną dziewczynę w wiosce.

— Teraz rozumiem! — powiedział tajemniczo plutonowy.

— Nic nie rozumiesz. Ogniste futerko zmieniło się w kilka litrów ognistego bimbru.

— Zamiana nastąpiła w czasie ognistej nocy.

— O tym wie najlepiej Lisiecki, który dokonywał transakcji — powiedział ze śmiechem Matwiejew. — Poszedł wieczorem, wrócił rano.

Taki był epilog z rudym lisem. A jaki był początek? Jaki był w ogóle początek lotniczej przyjaźni pilota i mechanika?

Pod koniec sierpnia tysiąc dziewięćset czterdziestego trzeciego roku stary, rozklekotany ZIS przywiózł z Sielc do Grigoriewskoje osiemnastu kolejnych kandydatów na lotników. Był w tej grupie drobny, szczupły szeregowiec Michał Skwarczyło. Komisja zakwalifikowała go do zespołu, który miał rozpocząć szkolenie pilotażowe. Ale kilka dni później Skwarczyło ciężko zachorował. Gdy koledzy rozpoczęli szkolenie — Misza z polecenia lekarza leżał w ziemiance. Kuracja trwała kilka tygodni. Gdy wyzdrowiał, chciał wrócić do grupy pilotażowej.

— Chyba jeszcze niezbyt dobrze się czujesz — powiedział kapitan Paweł Jasiński, który opiekował się nowicjuszami. — Trudno ci będzie nadrobić zaległości. Możesz być doskonałym mechanikiem. A na razie przydasz się w sztabie pułku.

Misza swoją pracowitością i pomysłowością szybko zdobył sobie zaufanie i uznanie szefa sztabu, majora Alfonsa Mikłaszewicza oraz jego zastępcy majora Mariana Ćwiklewskiego. Wkrótce też zwrócił na siebie uwagę szefa strzelania powietrznego, wówczas porucznika Matwiejewa, który zorientował się, że z Miszy będzie miał niemałą wyrękę.

Matwiejew, który niegdyś sam był laborantem, a później już w Akademii Lotniczej, występował często w roli asystenta wykładowców, postanowił przyuczyć Skwarczyłę na swojego pomocnika. Najpierw odbył się mały egzamin. Siedli pod brzozą.

— Misza, co wiesz o samolocie? — zapytał szef strzelania powietrznego.

— Samolot ma śmigło, silnik, kadłub, skrzydła. I lata.

— To bardzo dużo! — powiedział poważnie Matwiejew. — Ja kiedyś wiedziałem jeszcze mniej. A jak wiesz, skończyłem Akademię Lotniczą, a teraz latam już na „Jaku". Zaraz po obiedzie rozpoczniemy naukę.

Matwiejew nie rzucał słów na wiatr. Przez wiele dni w każdej wolnej chwili zapoznawał Skwarczyłę z konstrukcją i budową samolotu, zwracając szczególną uwagę na uzbrojenie. Matwiejew był doskonałym wykładowcą i pedagogiem, Misza zaś uczniem pojętnym. Nic więc dziwnego, że wkrótce Skwarczyło zaczął asystować szefowi strzelania powietrznego w czasie zajęć szkoleniowych. Matwiejew prowadził wykład, a Misza wskazywał odpowiednie elementy i detale silnika, płatowca bądź uzbrojenia samolotu. Miał Skwarczyło smykałkę do stolarki. Zaczął więc wykonywać pomoce naukowe. Wystrugał w drewnie kilkanaście modeli samolotów różnych typów. Modele te wykorzystywali w czasie zajęć z taktyki niemal wszyscy instruktorzy w pułku. Gdy Misza poznał dokładnie wszystkie tajemnice uzbrojenia samolotu, mógł już pomagać Matwiejewowi w organizowaniu ostrych strzelań dla pilotów z broni pokładowej. Obowiązywała bowiem zasada, iż zanim uczeń przystąpił do strzelań w powietrzu, musiał najpierw zaliczyć kilka strzelań ze „szkasa" na ziemi.

Mijał tydzień za tygodniem, miesiąc za miesiącem. Niekiedy Matwiejew, startując na „kukuruźniku", zabierał do drugiej kabiny swojego pomocnika.

— Misza — mawiał szef strzelania powietrznego — nie zostałeś pilotem, ale powietrza skosztować musisz.

Przyszła zima, a z nią mrozy i śnieżyce. W lutym roku tysiąc dziewęćset czterdziestego czwartego po kilkudniowej zawiei — odwilż sparaliżowała wartki tok szkolenia lotniczego. W Grigoriewskoje śnieg tajał na potęgę. Lotnisko tak rozmiękło, że trzeba było przebazować część pułku do Wołosowa. Matwiejew często latał tam na „kukuruźniku". Któregoś dnia przed startem podszedł do Skwarczyły.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI

NA ZWYCIĘSKIM SZLAKU

302 DYWIZJON MYŚLIWSKI POZNAŃSKI



Dywizjon został zorganizowany 13 lipca 1940 r. na lotnisku Leconfield w hrabstwie York. W skład personelu latającego i obsługi technicznej weszła spora ilość lotników z byłego 3 pułku lotniczego w Poznaniu. Prawie cały personel przybył niedawno z Francji.

Brytyjskim dowódcą dywizjonu został s/l Jack Satchel, polskim mjr pil. Mieczysław Mümler. Dywizjon został wyposażony w samoloty typu Hawker „Hurricane" Mk-I, uzbrojone w 8 karabinów maszynowych i rozwijające prędkość do 530 km/h. Siłę uderzeniową stanowiło 12 samolotów. w zapasie było następne 6. Dowódcami eskadr byli f/l Farmer i f/l Thomson, dowódcami kluczy natomiast f/l Riley i f/o Carter. Stanowiska te były dublowane przez oficerów polskich.

15 sierpnia 1940 r. dywizjon osiągnął gotowość bojową. 20 sierpnia ppor. Stanisław Chałupa odniósł pierwsze zwycięstwo, zestrzeliwując bombowca Ju-88. Od 14 do 24 września dywizjon wziął intensywny udział w bitwie o Anglię, wykonywał loty z lotniska Duxford koło Londynu. Piloci zestrzelili wtedy 13 niemieckich samolotów, tracąc tylko 1 pilota i 5 samolotów. 11 października dywizjon został przeniesiony na lotnisko w Northolt — zluzował sławny już lecz zdziesiątkowany dywizjon 303. Bitwa o Anglię dobiegała końca, nastawały dni trudnych warunków atmosferycznych. Były one przyczyną bolesnych strat.

Zadania, jakie wykonywał dywizjon w 1941 i 1942 r., to osłona bombowców udających się na bombardowanie celów we Francji i Belgii, wymiatania nad terenem nieprzyjaciela, przechwytywania celów powietrznych, osłona konwojów morskich itp. W 1943 r. doszły loty na osłonę amerykańskich ciężkich bombowców „Flying Fortress", udających się na dzienne bombardowania w Niemczech. Dywizjon osłaniał też — w szyku skrzydła myśliwskiego — wyprawy średnich bombowców, atakujących bombami wyrzutnie bomb latających V-1.

W październiku 1943 r. dywizjon wszedł w skład 131 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego, które należało do 2 Tactical Air Force. Od 1 kwietnia 1944 r. dywizjon bazował na lotniskach polowych w południowej Anglii. 6 czerwca — w pierwszym dniu inwazji w Normandii — dywizjon wykonał na osłonę desantu aż 4 loty w pełnym składzie 12 samolotów. Następne dni były podobne do pierwszego, lotów było bardzo dużo. 3 sierpnia dywizjon przeniósł się wraz ze Skrzydłem do Francji na lotnisko Plumetot koło Caen. Zmienił się również charakter lotów, piloci atakowali cele bombami z lotu nurkowego i ostrzeliwali je z broni pokładowej. W miarę postępu frontu na wschód, skrzydło zmieniało lotniska. 17 sierpnia 1944 r. dywizjon wykonał aż 5 lotów na atakowanie celów naziemnych w bitwie pod Falaise.

13 kwietnia 1945 r. dywizjon 302 przebazował się na lotnisko w Nordhorn w Niemczech, a 30 kwietnia na lotnisko Varrelbusch koło Bremy. Tam zastał dywizjon koniec wojny. Potem dywizjon w składzie 131 Skrzydła pozostawał na okupacji Niemiec aż do końca 1946 r.

Wysiłek bojowy dywizjonu 302 był następujący:

- ilość wykonanych lotów — 10 996 w czasie 16 311 godzin,
- zestrzelonych na pewno 47 nieprzyjacielskich samolotów, 25 prawdopodobnie i 18 uszkodzonych, ponad 500 ton bomb zrzuconych na cele wroga, setki zniszczonych pojazdów mechanicznych i konnych, ponad 100 zniszczonych lokomotyw, ataki na żeglugę, fabryki i wyrzutnie bomb latających V-1, osłona konwojów itp.

Dywizjon obchodził swoje święto 28 lipca. Do stroju lotniczego piloci nosili jedwabne szaliki koloru czekoladowego.

Dywizjon kontynuował tradycje bojowe poznańskiego dywizjonu myśliwskiego z wojny obronnej Polski w 1939 r. i dywizjonu 1/145 z kampanii francuskiej 1940 r. Widomym znakiem tego była odznaka dywizjonu: czarny kruk na tle niebiesko-biało-czerwonej flagi z numerami — u góry 1/145 i u dołu 302.

Dowódcami dywizjonu byli: 26.07.1940 — mjr pil. Mieczysław Mümler, 10.12.1940 — mjr pil. Piotr Łaguna, 27.05.1941 — kpt. pil. Stefan Witorzeńć, 25.11.1941 — kpt. pil. Julian Kowalski, 15.05.1942 — kpt. pil. Stanisław Łapka, 10.03.1943 — kpt. pil. Wieńczysław Barański, 18.10.1943 — kpt. pil. Wacław Król, 8.07.1944 — kpt. pil. Marian Duryasz, 2.12.1944 — kpt. pil. Zygmunt Bieńkowski, 17.02.1945 — kpt. pil. Ignacy Olszewski, 24.03.1945 — kpt. pil. Stefan Kaczmarek, 2.08.1945 — kpt. pil. Jerzy Szymankiewicz.

Lotniska dywizjonu: Leconfield, Duxford, Northolt, West Hampnet, Kenley, Jurby, Church Taunton, Harrowbeer, Heston, Perranport, Northolt, Deanland, Chaley, Appledrom, Ford, Plumetot, Goupillieres, Venderville, Antwerpia, S. Denijs, Grimbergen, Schindel, Gilze Rijen, Nordhorn, Varrelbusch, Ahlhorn.

Samoloty na wyposażeniu: 13.07.1940 — Hawker „Hurricane" Mk-I, 10.04.1941 — Hawker „Hurricane" Mk-II, 25.10.1941 — Supermarine „Spitfire" Mk-V, 22.09.1943 — „Spitfire" Mk-IX, 15.01.1945 — „Spitfire" Mk-XVI.

WACŁAW KRÓL



Piloci dywizjonu 302 w 1941 roku. Od lewej: sierż. pil. Eugeniusz Nowakiewicz, por. pil. Włodzimierz Karwowski, mjr pil. Piotr Łaguna (dowódca), ppor. pil. Jan Maliński i por. pil. Władysław Kamiński. U góry: Odznaka 302 Dywizjonu Myśliwskiego Poznańskiego.

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

KULTURA NA CO DZIEŃ

Pewnego dnia spotkałem się z entuzjastą lotniczym, który zainteresował mnie swoim wyznaniem. Rok temu ukończył studia wyższe. Pracuje w zawodzie nie związanym z lotnictwem. Nie narzeka na wynagrodzenie, które otrzymuje, ale nie jest zadowolony z wykonywanej pracy. Brak mu po prostu na co dzień lotnictwa. Powiedział mi o tym po dłuższej rozmowie. Czyni próby zmiany miejsca zatrudnienia.

Stwierdził ponadto, że wszystkiemu właściwie winien jest aeroklub regionalny, w którym rozpoczął szkolenie lotnicze. O tym, że musiał przerwać szkolenie, zadecydowało niewłaściwe zachowanie się niektórych pracowników tegoż aeroklubu. Ich złe nawyki, dawanie złego przykładu, negatywne oddziaływanie na młodzież, wpłynęły ostatecznie na jego decyzję odejścia. Nie przyszło mu to łatwo. Przeciwnie. Lotnictwo bowiem, poznane dzięki lekturze książek, w konfrontacji z tym jakie zobaczył na co dzień w aeroklubie — jeszcze bardziej go zainteresowało. Załamanie jakie przeżył później — minęło.

Co go jednak zniechęciło, jakie fakty wpłynęły na decyzję przerwania szkolenia lotniczego?

Przede wszystkim brak kultury na co dzień. W czym ono się przejawiało?

Sekretariat klubu był źle zorganizowany. Sekretarka nie interesowała się sprawami swych członków, bagatelizowała niejednokrotnie prośby i podania.

Jeden z instruktorów w czasie szkolenia zachował się tak jak nie przystało na wychowawcę młodych kadr lotniczych. Używał języka wulgarnego, wręcz nieprzyzwoitego. Jeśli uczeń popełniał błędy podczas lotu, wysłuchiwał niecenzuralnego potoku wymyślnych słów pod swoim adresem. Ale nie wypadało zwrócić uwagi.

A mechanicy? Tylko dwóch należało do tak zwanych porządnych, którzy zachowywali się spokojnie i nie podnosili głosu. Pozostali tak dalece żartowali sobie bez umiaru z młodych adeptów latania, iż swym zachowaniem mogli wywołać niepokój w umyśle młodego człowieka.

Ludzie, o których piszę, na szczęście dla owego aeroklubu regionalnego i młodych entuzjastów latania zostali zwolnieni z pracy w lotnictwie sportowym. Władze klubu zorientowały się, że wspomnieni pracownicy znaleźli się przypadkowo w lotnictwie. Nie mogli oni zrozumieć, że źle postępowali, a swoim zachowaniem szkodzili lotnictwu. Ich miejsce zajęli młodzi, pełni entuzjazmu do pracy ludzie, tak instruktorzy jak i mechanicy i pracownicy administracji. Zmieniły się stosunki w klubie.

Czy wszędzie następują zmiany na lepsze? Czy w każdym środowisku lotniczym spotykamy się z kulturą na co dzień, z szacunkiem, dobrym wychowaniem, grzecznością, dobrym słowem?

Jak wiemy, najzwyklejsze pozdrowienie „dzień dobry" można wymówić w najróżniejszy sposób. Można je tak wypowiedzieć, że niewłaściwa tonacja obrazi pozdrawianego. Pozdrowić można kogoś w sposób serdeczny lub zdawkowy, uprzejmy lub burkliwy, radosny lub gniewny.

W niektórych środowiskach lotniczych niski stopień kultury na co dzień w sposób zdecydowany wpływa na atmosferę, stosunki międzyludzkie, rytm pracy, wreszcie powoduje zwalnianie się z pracy dobrych, utalentowanych pracowników.

Aby lepiej było żyć i pracować nam i innym, przeanalizujmy nasz sposób bycia, zachowania. Zacznijmy przede wszystkim poprawiać i ulepszać siebie.

Obserwator

SAMOLOTY, Z KTÓRYMI WALCZYLI POLACY

KI-43 „HAYABUSA"

Podczas walk powietrznych nad Chinami, toczonych przez 14 Flotę Powietrzną USA z Japończykami, ppłk pil. W. Urbanowicz spotkał się z myśliwcami japońskimi, znacznie zwrotniejszymi od amerykańskich P-40. Były to Ki-43 nazywane przez Amerykanów „Oscar", a wśród Japończyków znane jako „Hayabusa", czyli „sokół wędrowny".

Ki-43 został zaprojektowany w zakładach Nakajima Hikoki przez Hideo Itokawa w 1938 r. Na początku 1939 r. został oblatany prototyp z silnikiem Ha-25 „Sakae". Samolot osiągnął prędkość 520 km/h, ale wykazał słabą sterowność. Dalsze przeróbki prowadzono dla poprawy własności pilotażowych i zmniejszenia masy samolotu. Jedną z ciekawych nowości były tzw. „klapy bojowe", które wysuwane podczas walki powietrznej powodowały znaczny przyrost siły nośnej i czyniły samolot bardziej zwrotnym. Poprawiony samolot, oblatany w końcu 1939 r., wykazał świetne właściwości w walce powietrznej. Samoloty seryjne otrzymały oznaczenia: Ki-43-Ia (2 k. masz. kalibru 7,7 mm), Ki-43-Ib (1 k. masz. 7,7 mm i 1 12,7 mm) i Ki-43-Ic (2 k. masz. 12,7 mm). Doświadczenia walk nad Pacyfikiem wykazały konieczność wprowadzenia silnika o większej mocy oraz pancerza chroniącego pilota i silnik. W lutym 1942 r. pojawiły się nowe samoloty Ki-43-IIa z silnikiem Ha-115 (1 105 KM). Miały rozpiętość zmniejszoną o ok. 0,1 m i 2 k. masz. (kal. 12,7 mm). Pod skrzydłami dodano zaczepy na 2 bomby po 250 kg. Latem 1943 r. weszła do służby kolejna odmiana Ki-43-IIb, o jeszcze mniejszej rozpiętości. Przewyższał on zwrotnością wszystkie myśliwce amerykańskie, ale miał małą siłę ognia. Przed końcem wojny opracowano jeszcze odmianę Ki-43-IIIa z silnikiem Mitsubishi Ha-112 (1 250 KM), osiągającą prędkość 550 km/h. Używana była głównie do obrony większych miast Japonii. Wersja Ki-43-IIIb z działkami 20 mm nie zdążyła już wejść do służby. Na początku wojny amerykańsko-japońskiej (atak na Pearl Harbour, 7.XII. 1941 r.) Japończycy posiadali tylko 40 tych myśliwców, ale w krótkim czasie znalazły się one wśród najliczniej używanych. Ogółem wyprodukowano 5 878 samolotów Ki-43 wszystkich wersji.



Konstrukcja: całkowicie metalowa. Fotel pilota opancerzony (grubość 13 mm). Podwozie główne chowane w skrzydła, koła nie osłonięte po schowaniu. Kółko ogonowe stałe.

Napęd: silnik gwiazdowy, 14-cylindrowy, chłodzony powietrzem Nakajima Ha-115, o mocy max. 1 105 KM.

Uzbrojenie: 2 k. masz. 12,7 mm umieszczone w górnej części kadłuba oraz 2 bomby po 250 kg.

(W.S.)

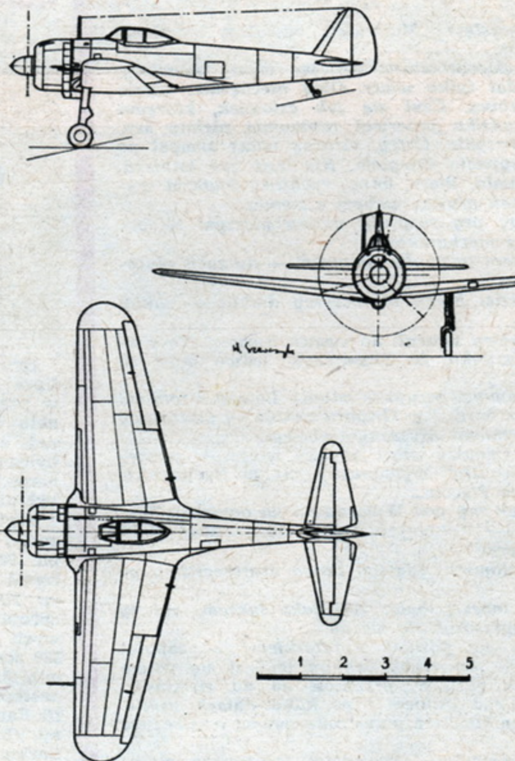
DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 10,84 m, długość — 8,91 m, wysokość — 3,08 m, pow. nośna — 21,55 m^2.

Masy: Masa własna — 1 730 kg, masa użyteczna — 935 kg, masa całkowita max. — 2 665 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 515 km/h, prędkość przelotowa — 345 km/h, czas wznoszenia na 5 000 m — 5 min. 49 s, pułap — 11 200 m, zasięg — 1 620 do 3 000 km.

Na zdjęciu i rysunku: Ki-43-IIa.

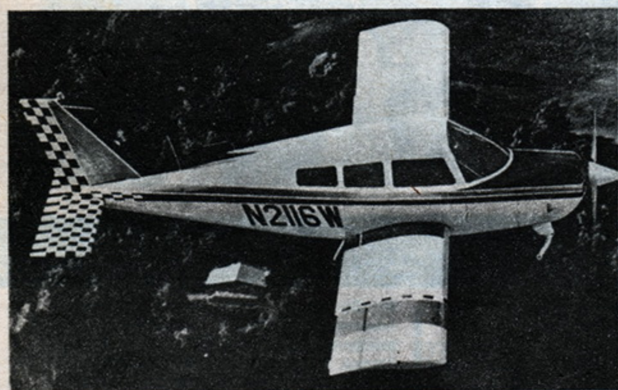


KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

C-23 „SUNDOWNER"

Od 1971 r. amerykańskie zakłady lotnicze Beechcraft produkują lekkie samoloty z rodziny, złożonej z trzech typów: „Sport" B-19 (150 KM), „Sundowner" C-23 (180 KM) i „Sierra" A-24R (200 KM). W poprzednich latach samoloty te były znane pod nazwą „Musketeer". Zasadnicze cechy samolotów pozostały nie zmienione, zmiana nazwy została jedynie połączona z wprowadzeniem szeregu udoskonaleń. Środkowy samolot z rodziny — „Sundowner" — różni się od opisywanego już w „SP" typu „Sierra" niechowanym podwoziem i słabszym silnikiem. Można też nabyć zestaw umożliwiający uzyskanie wersji akrobacyjnej (z 2 osobami na pokładzie). „Sundowner" cieszy się dość dużym powodzeniem wśród pilotów.

„Sundowner" jest dwu—czteromiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej. Prostokątne skrzydła o stałym profilu NACA 63-2-A415 są skręcone geometrycznie (3° przy kadłubie, 1° na końcach). Wznios — 6,5°. Konstrukcja jednodźwigarowa z dźwigarem wyciskanym w 50% cięciwy. W części noskowej zamiast nitowań zastosowano klejenie (gładka powierzchnia). Lotki i klapy szczelinowe. Końcówki skrzydeł (typu Hoefnera) z plastyku. Kadłub konstrukcji skorupowej mieści w przodzie wygodną czteroosobową kabinę typu samochodowego, o widoczności poprawionej (w stosunku do poprzedniej wersji) przez obniżenie tablicy przyrządów. Drzwi z obu stron.



Usterzenie pionowe — klasyczne, skośne. Usterzenie wysokości płytowe (całkowicie ruchome) z klapką dociążającą na całej rozpiętości. Sterowanie lotkami i sterem kierunku jest sprzężone, co ułatwia pilotaż w przelotach.

Podwozie trójkołowe z kołem przednim, niechowane. Amortyzacja krążkami gumowymi. Hamulce tarczowe. Przednie koło sterowane.

Silnik płaski czterocylindrowy, Lycoming 0-360-A4J (180 KM) napędza dwułopatowe, metalowe śmigło nieprzestawialne o średnicy 1,93 m. Paliwo (230 l) w zbiornikach skrzydłowych.

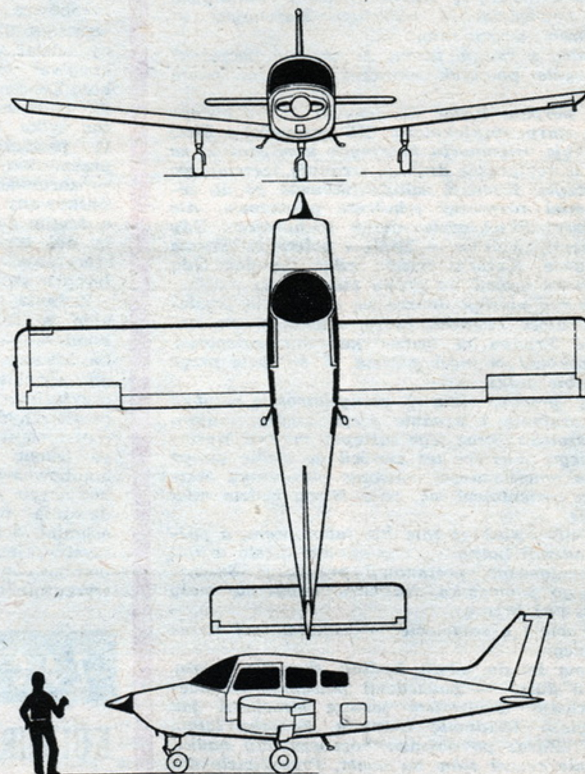
(J.Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 9,98 m, długość — 7,84 m, wysokość — 2,51 m, pow. nośna — 13,6 m^2 wydłużenie — 7,3, wymiary kabiny 2,4x1,2x1,2 m.

Masy: Masa własna — 646 kg, masa całkowita — 1 110 kg, obciążenie pow. — 82 kg/m^2, obciażenie mocy — 6,2 kg/KM.

Osiągi: Prędkość max. — 243 km/h, prędkość przelotowa — 230 km/h, prędkość ekonomiczna — 200 km/h, prędkość przeciągnięcia — 97 km/h, wznoszenie — 4,4 m/s, pułap — 4 150 m, rozbieg — 345 m, start na 15 m — 574 m, lądowanie znad 15 m — 455 m, dobieg — 227 m, zasięg — 1 100 do 1 385 km.



ŁAMUS

„NAUTILUS"

Na progu lat 30-tych admiralicja brytyjska rozpisała konkurs na nowoczesny samolot pokładowy. Zamówienia miały być duże. „Nautilus" powstał więc w ostrej walce zakładów Blackburn z konkurentami. Konstruktorem samolotu był F. A. Bumpus. Ponieważ termin złożenia ofert był krótki, „Nautilusa" wykonywano z dużym pośpiechem.

Był to dwupłatowiec konstrukcji metalowej, o dosyć oryginalnej sylwetce. Uwagę zwracał skos płatów i wydłużony wąski przód kadłuba. Stwarzało to warunki dobrej widoczności z kabiny pilota, co w przypadku samolotu pokładowego jest cechą bardzo pożądaną. Samolot wyposażono w silnik Rolls-Royce F-XII MS, 12-cylindrowy, chłodzony cieczą o mocy 525 KM. Uzbrojenie nie należało do najmocniejszych. Składało się z 1 k. masz. typu Vickers kalibru 7,7 mm, obsługiwanego przez pilota oraz z 1 k. masz. typu Lewis obsługiwanego na obrotnicy przez strzelca — obserwatora.



Jedyny prototyp jaki zdołano wykonać w przewidzianym terminie rozpoczął loty w maju 1929 r. Po zakończeniu lotów fabrycznych i po wprowadzeniu niewielkich poprawek, został on przedstawiony do oceny jesienią 1929 r. „Nautilus" 2F-1 rywalizował z samolotami: Short „Gurnard", Fairey „Fleetwing" oraz z pokładową wersją samolotu Hawker „Hart". Ocena konkursowa samolotu była bardzo pozytywna, ale do produkcji seryjnej skierowano... tego ostatniego.

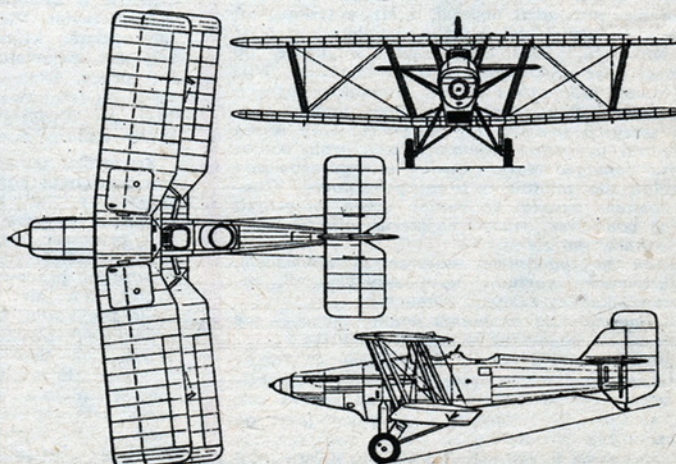
(J)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 11,28 m, długość — 9,65 m, wysokość — 3,30 m, pow. nośna — 42,55 m^2.

Masy: Masa własna — 1 462 kg, masa całkowita — 2 154 kg.

Osiągi: Prędkość max. (1 500 m) — 248 km/h, wznoszenie — 6,4 m/s, zasięg — 603 km.





LOTNIE

Waldemar Działoszewski i Grzegorz Tichmann — Bydgoszcz, Jerzy Stępień — Chmielnik, Bogusław Trytko — Brzesko, Zdzisław Szczepański — Przyjma, pow. Konin, woj. poznańskie. Rysunki robocze i opis budowy lotni były zamieszczone w „SP" nr 22/1974 r.

PODUSZKOWCE

Marian Drużkowski — Żagań, woj. zielonogórskie. Rysunki robocze oraz opis budowy amatorskiego poduszkowca powietrznego były zamieszczone w dawnych rocznikach „SP". Polecamy też książkę A. Moldenhawera „Poduszkowce", wydaną przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.

MINIWIATRAKOWCE

Ryszard Pisarek — Turaszówka ZSE, pow. Krosno n. Wisłokiem. Polecamy radziecki miesięcznik „Modelist-Konstruktor". Adresy osób interesujących się miniwiatrakowcami zamieszczamy w wykazie członków KAK.

LISTY

Ryszard Remplakowski — Koszalin. Korespodencję można kierować na adres naszej redakcji. List przekażemy.

Manfred Cantop — Sucholaski, pow. Giżycko, woj. olsztyńskie. Radzimy zacząć od zapoznania się z literaturą na temat wiropłatów. Odradzamy też budowę latającego VS-11 „Minimum".

Vaclav Štucaner — Pisek, CSRS. Dziękujemy za miłe słowa. List przekazaliśmy konstruktorowi lotni opisanej w „SP" nr 22/1974.

MOJE PRÓBY Z LOTNIĄ

Kazimierz Nowak — Łodygowice, pow. Żywiec, pisze o lotni własnej konstrukcji, na której wykonał ok. 30 lotów ze wzgórz o nachyleniu 30—40°. Najdłuższy lot trwał 50 s, a przebyta odległość 240 m. Zaleca latanie przy wietrze średniej prędkości i zawsze pod wiatr. Zakręty także należy wykonywać pod wiatr, nigdy odwrotnie (czego przykre skutki odczuł na własnej skórze w początkowym okresie lotów). Do pierwszych lotów radzi stosować specjalne buty spadochronowe oraz hełm ochronny.

Adresy sklepów sprzedających m. in. rurki duralowe (w Warszawie i Poznaniu) były zamieszczone w KAK w ubiegłym roku.

MIĘŚNIOLOTY

Janusz Rudnik — Brzesko, woj. krakowskie. Warunki konkursu mięśniolotów o nagrodę Kremera zostały podane w „SP" nr 36 i 46/1973 r.

Miloš Kříž — Liberec, CSRS. Dziękujemy za miłe pozdrowienia. List przekazaliśmy konstruktorowi lotni.

MINISAMOLOT

Piotr Jenkner i Marek Rusek — Podkowa Leśna k. Warszawy. W przyszłoci postaramy się szerzej opisać samolot francuski MC-10 „Cri-Cri". Adresy osób interesujących się minisamolotami podaliśmy w KAK w ubiegłym roku. Z przyjemością przyjęliśmy wiadomość o zbudowaniu przez kolegów lotni oraz rozpoczęciu prac przy motoszybowcu.

Z LOTNIĄ W GÓRY



Przesyłam kilka zdjęć wykonanych podczas lotów w Olsztynie pod Częstochową, przy zachodnich wiatrach o prędkości 5—7 m/s.

Długość lotów wynosiła od 150 do 400 m, a ich czasy trwania w granicach 25 od 35 s.

Lotnia jest sterowna: czas wykonania zakrętu 90° wynosi około 4—5 s.

Mimo stosunkowo niewielkich wysokości zbocza i niezbyt silnego wiatru, daje się wykorzystać wymuszone prądy wstępujące (szczególnie bezpośrednio po starcie), co umożliwia uzyskanie nawet niewielkiego przewyższenia.

WITOLD SOBIESZCZAŃSKI
ZDJĘCIA: ADAM WŁODARCZYK



KRONIKA

AEROKLUB CZĘSTOCHOWSKI

Z okazji jubileuszu 40-lecia Aeroklubu Częstochowskiego, wiele instytucji przy współpracy z A.Cz. organizuje szereg imprez o tematyce lotniczej. W Młodzieżowym Domu Kultury były pracownik A.Cz., a obecnie instruktor MDK **Tadeusz Woźniak,** w okresie ferii szkolnych zorganizował m. in. wieczór filmów o tematyce lotniczej, spotkanie ze znanym modelarzem, aktualnym wicemistrzem świata **Jerzym Ostrowskim** oraz „częstochowskimi Ikarami", twórcami i pilotami lotni **Jerzym Lutkowskim** i **Andrzejem Mądrzykiem.** 26 stycznia odbył się w MDK wieczór techniki lotniczej pod hasłem „Od modelu do samolotu". Przewidziano również szereg konkursów — rysunkowy o tematyce lotniczej dla dzieci, fotograficzny dla młodzieży, modelarskie dla dzieci i młodzieży. Nagrody dla zwycięzców i uczestników konkursów ufundował aeroklub. W oknach wystawowych PTTK (centrum miasta) urządzono wystawę „Od modelarstwa do lotnictwa".

*

Na zaproszenie pracowników Huty im. B. Bieruta przybył do Częstochowy sławny polski lotnik z okresu II wojny światowej, płk pil. rez. **Stanisław Skalski.** Spotkał się on z pracownikami huty w Zakładowym Domu Kultury. Na spotkanie przybyło ponad 100 osób (więcej nie mogła pomieścić sala). Po prelekcji — pytaniom nie było końca. Płk Skalski otrzymał od załogi huty pamiątkowy medal. Ponadto podpisywał swą książkę „Czarne krzyże nad Polską". Członek ZG APRL płk Skalski po spotkaniu w hucie złożył krótką wizytę w siedzibie Aeroklubu Częstochowskiego.

Witold Majak

AEROKLUB LUBELSKI

Oprócz zasadniczej działalności szkoleniowej, zorganizowaliśmy w ub. r. szereg imprez sportowych o zasięgu okręgowym i o ogólnopolskim. Przeprowadzono X Okręgowe Zawody Szybowcowe, w których startowało 23 zawodników z 6 aeroklubów.

W sekcji spadochronowej przeprowadziliśmy trzy duże imprezy — zawody w skokach na stadiony, zawody w skokach do wody w Białce i największą imprezę, XVIII Spadochronowe Mistrzostwa Polski. Byliśmy współorganizatorami etapu w Zamościu Samolotowego Rajdu Dziennikarzy i Pilotów. Piloci samolotowi, szybowcowi i skoczkowie spadochronowi brali udział w innych imprezach ogólnopolskich i mistrzostwach oraz zawodach okręgowych, odbywających się w innych aeroklubach.

Aeroklub nasz, po długiej przerwie, zorganizował i przeprowadził wielkie pokazy lotnicze na własnym lotnisku w dniu 15 września ub. r. Pokazy odbyły się w ramach obchodów jubileuszowych XXX-lecia PRL. Obok imprez sportowych aeroklub nasz brał udział w akcjach społecznych na rzecz społeczeństwa, jak patrole nad terenami ogarniętymi powodzią, wyszukiwanie awarii sieci elektrycznych itp. Wykonano również szereg lotów propagandowych.

Oprócz osiągnięć notowaliśmy, niestety, przesłanki do wypadków i wypadki lotnicze.

W roku bieżącym spodziewamy się poprawić działalność w naszym aeroklubie. Zwiększy się jakość szkolenia spadochronowego i ilość wykonywanych skoków, co związane jest z otrzymaniem samolotu An-2. Powinien nastąpić również przypływ nowych pilotów samolotowych, których szkolimy. Większe trudności będzie mieć sekcja szybowcowa, z uwagi na zmniejszającą się ilość sprzętu szybowcowego i jego starzenie się.

A.C.



SPOD RĘKI CZY SPOD PIÓRA?

Panie Redaktorze

Czytanie o swoich bliskich znajomych nieodmiennie stanowi dla człowieka przyjemność — tym większą, im bardziej opisywany człowiek na to zasługuje i im większa nas łączy z nim przyjaźń. Właśnie dlatego jednym tchem przeczytałem artykuł pt. „Romantyk" — o instruktorze pilocie Józefie Kusibie, artykuł świetnie zatytułowany, bo i Józek i czasy odtwarzania lotnictwa sportowego w pełni zasługują na opis pod takim właśnie tytułem.

Józka poznałem dawno, bo w czerwcu 1947 roku, na jednym z pierwszych po wojnie kursów instruktorów szybowcowych w Lisich Kątach — prowadzonym przez Włodzimierza Humena. Rzeczywiście, Józek Kusiba i Zbyszek Szuber, także uczestnik tego kursu, reprezentowali sobą taki ładunek energii i entuzjazmu i tak potrafili przedstawić uroki i możliwości latania w rejonie Krosna, że po ukończeniu szkolenia samolotowego, mimo, że mieszkałem w Krakowie, przeniosłem się jesienią 1947 r. do Aeroklubu Podkarpackiego. Przez dwa sezony, 1948 i 1949, byłem w APdkp. społecznym instruktorem szybowcowym i reprezentowałem ten aeroklub w pierwszych po wojnie Krajowych Zawodach Szybowcowych (Żar 1948 r.).

W tym czasie Józek (opieram się na artykule red. H. Kucharskiego) był kierownikiem propagandy w Lidze Lotniczej w Warszawie. Dawne to czasy, od tamtych chwil minęło 26—27 lat i może Józka zawiodła pamięć, a może red. Kucharskiego poniosło pióro — faktem jest, że zawarte w artykule stwierdzenie, iż „wyszedłem spod instruktorskiej ręki" Józka, jest nieprawdziwe.

Zastanawiałem się dość długo, czy warto o tym pisać, ale doszedłem do wniosku, że przy obiektywnie dużym dorobku instr. Kusiby nie ma potrzeby dodawać nieprawdziwych faktów. Tego co jest i tak starczyłoby na dorobek niejednego lotniczego życia. Myślę, że Józek nie weźmie mi za złe tego sprostowania i pozostanie nadal moim przyjacielem — tak jak nim jest od 1947 r.

Łączę pozdrowienia

Andrzej Abłamowicz



JERZY GROMEK — 21-130 Niemce, pow. Lublin. Od lat jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Chciałby nawiązać kontakt z młodzieża, która interesuje się lotnictwem i modelarstwem. Odstąpi m. in. książkę „Wozy bojowe".

ZBIGNIEW CAPIGA — Dom Kolejowy nr 10, 32-340 Wolbrom, Pasjonuje się historią lotnictwa i literaturą o tematyce lotniczej. Zbiera autografy wybitnych lotników. Marzy m. in. o autografie płka pil. rez. Stanisława Skalskiego i wielu innych wybitnych polskich pilotów, żyjących w kraju i za granicą. Chętnie nawiąże korespondencję z kolegami o podobnych zainteresowaniach.

CEZARY LEWCZUK — ul. Żymirskiego 7, 66-534 Trzebicz. Ma 13 lat, interesuje się lotnictwem i jest początkującym kolekcjonerem modeli samolotów. Chciałby nawiązać korespondencję z kolekcjonerami lotniczymi.

x

PETR TOPIČ — 751 44 Polkovice 161, okr. Prešov, Czechosłowacja. Interesuje się lotnictwem, sam uprawiał szybownictwo. Obecnie swoje zainteresowania skupia na konstrukcjach amatorskich. W związku z tym ma zamiar zbudować lotnię. Chciałby jednak przedtem nawiązać kontakt z inż. J. Palutkiewiczem z Polski, autorem specjalnej wkładki pt. „Budujemy lotnię", do numeru 22 „Skrzydlatej Polski" z 1974 r. Chętnie nawiąże też kontakt z innymi konstruktorami-amatorami.

x

MIROSŁAW PEPŁOWSKI — ul. Saperów 5 m. 11, 82-300 Elbląg. Jest pilotem szybowcowym i skoczkiem spadochronowym. Uczęszcza do Technikum Mechanicznego, po ukończeniu którego chciałby pracować w lotnictwie. Szczególnie interesuje się historią wojskowego lotnictwa polskiego i światowego. Buduje i kolekcjonuje modele maszyn historycznych w skali 1:72 i większe. Miłośnikom modelarstwa może odstąpić nowy, nie dotarty silnik MK-16 o pojemności 1,48 cm³ — w zamian za dwa zestawy modeli plastykowych firm Revell lub Matchbox lub za książki lotnicze, m. in. „Samoloty w historii i miniaturze". Chciałby nawiązać korespondencję z miłośnikami lotnictwa i lotnikami wojskowymi.

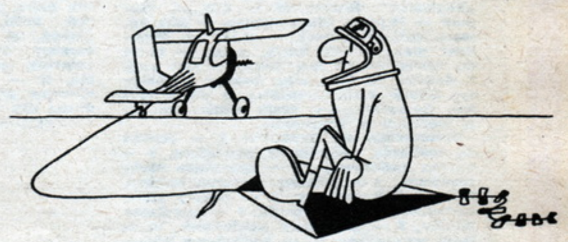
x

KRZYSZTOF OLIWA — Jasienica 21, 32-440 Sułkowice. Interesuje się lotnictwem i kolekcjonerstwem lotniczym. Odstąpi wiele książek, czasopism i innych materiałów lotniczych.

x

WALDEMAR PRZYBYSZ — ul. Reymonta 18/9, 14-300 Morąg. Jest uczniem siódmej klasy szkoły podstawowej. Interesuje się lotnictwem. Poszukuje rysunków i planów modelarskich samolotu Tu-144. Od przyjaciół lotnictwa chciałby też dowiedzieć się bliższych danych o szkołach lotniczych w Polsce. Pragnie nawiązać korespondencję z lotnikiem.

Rys. W. Fuglewicz



TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", „Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

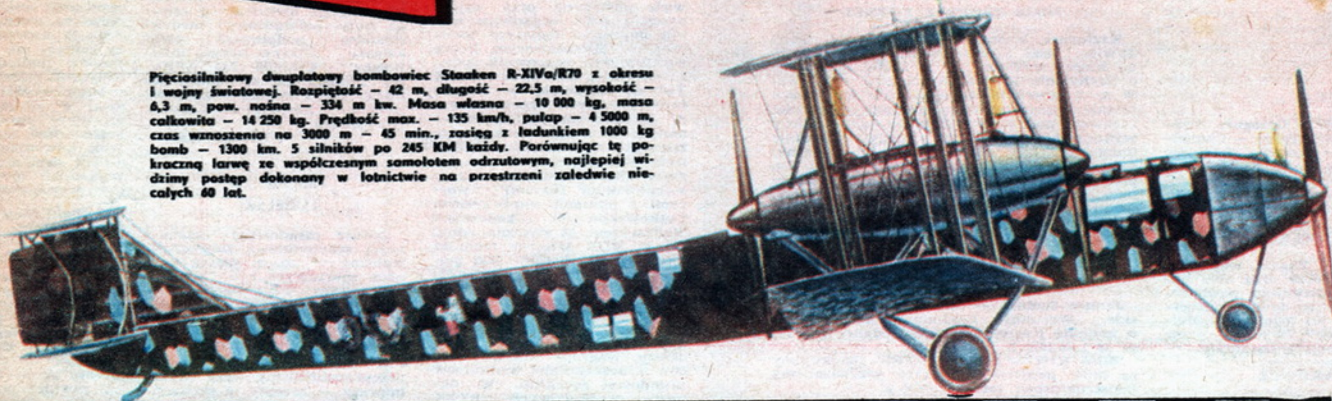
WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 28.II.1975 r. Zam. 4424
INDEKS 37703/37505 B-69

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

TAKIE TO BYŁY ONGIŚ SAMOLOTY

Pięciosilnikowy dwuplatowy bombowiec Staaken R-XIVa/R70 z okresu I wojny światowej. Rozpiętość – 42 m, długość – 22,5 m, wysokość – 6,3 m, pow. nośna – 334 m kw. Masa własna – 10 000 kg, masa całkowita – 14 250 kg. Prędkość max. – 135 km/h, pułap – 4 5000 m, czas wznoszenia na 3000 m – 45 min., zasięg z ładunkiem 1000 kg bomb – 1300 km. 5 silników po 245 KM każdy. Porównując tę pokraczną larwę ze współczesnym samolotem odrzutowym, najlepiej widzimy postęp dokonany w lotnictwie na przestrzeni zaledwie niecałych 60 lat.



ZEGARY LOTNICZE

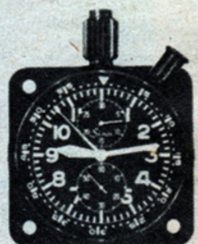
Mało znany jest fakt, że istnieją na świecie wytwórnie wyspecjalizowane w produkcji chronometrów lotniczych — naręcznych i pokładowych. Oto przegląd kilku nowoczesnych zegarów lotniczych.

Od góry — zegarek naręczny z sekundnikiem i minutnikiem centralnym, licznikiem godzin, wskaźnikiem czasu lokalnego i GMT, datownikiem i przeziernikiem.

Zegar pokładowy.

Zegar pokładowy z sekundnikiem i minutnikiem centralnym. Te zegary pokładowe są stosowane m. in. w samolotach: „Alpha-Jet", Panavia-200 (MRCA), „Airbus".

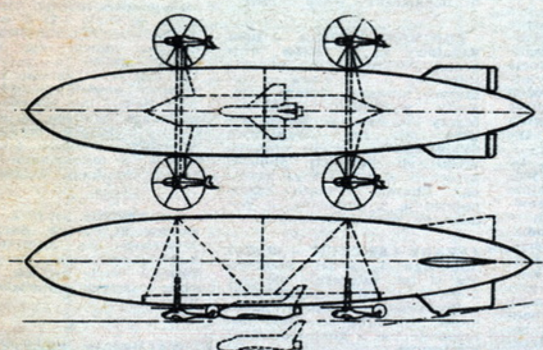






„GARGANTUA"





„Helistat Gargantua", to nazwa projektowanego przez F. Piaseckiego wielkiego transportowca do przewozu np. promów kosmicznych. Projekt przewiduje wykorzystanie struktury sterowca „Akron" z 1938 r., uzupełnionej 4 śmigłowcami Sikorsky CH-53E z silnikami o mocy 3665 KM. Długość — 234,7 m, pojemność — 161 400 m³, ładunek handlowy — 127 ton.

NOWY DWORZEC LOTNICZY LENINGRADU



Nowy kompleks dworca lotniczego Leningrad-Pułkowo wyróżniony za rozwiązanie architektoniczne i funkcjonalne nagrodą państwową w 1974 r.

ROZMINOWANIE KANAŁU SUESKIEGO

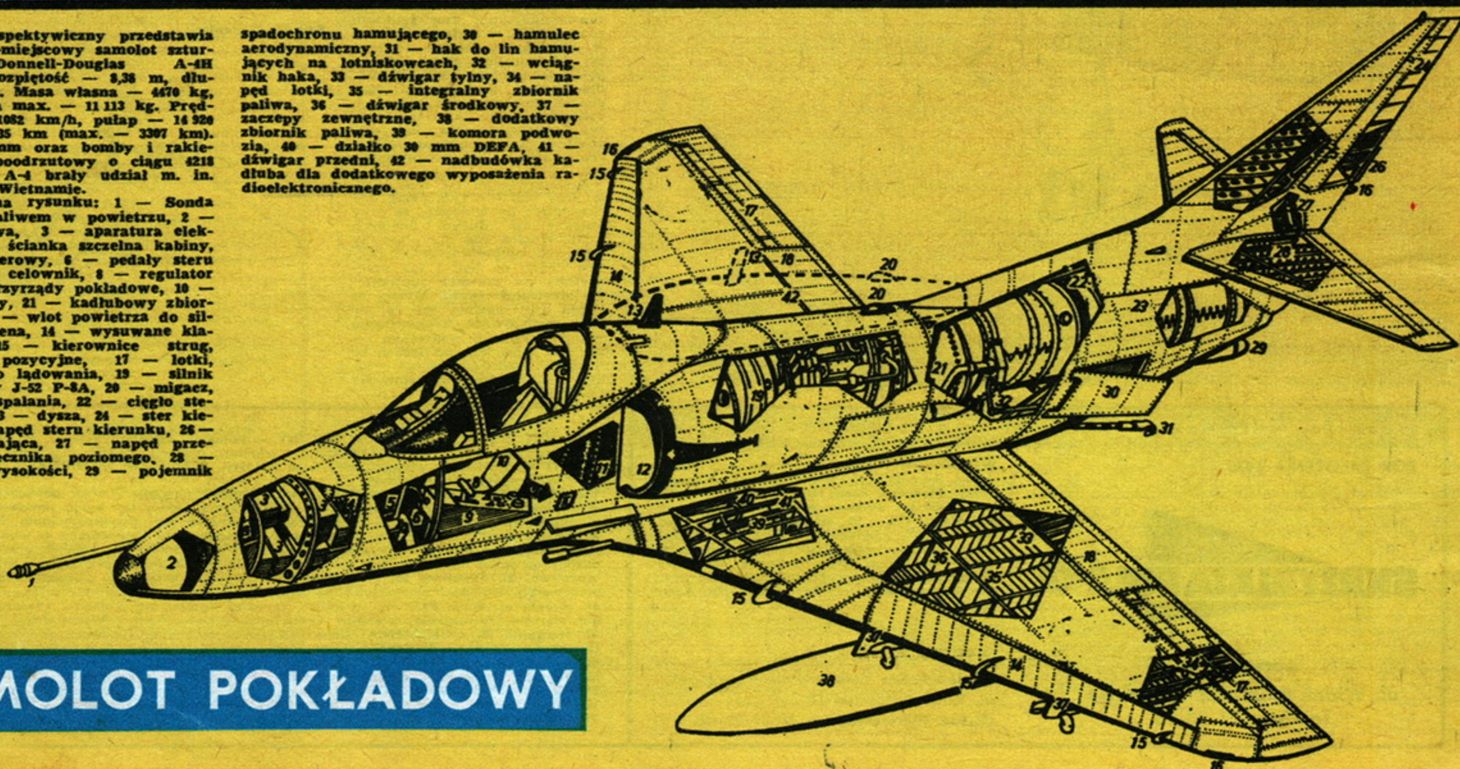


Rozminowanie Kanału Sueskiego było przeprowadzone przez specjalistów radzieckich i amerykańskich. Na zdjęciu śmigłowiec amerykański RH-53D opuszcza do wody specjalny trał o masie 3 ton, który następnie wlecze z prędkością ok. 50 km/h. Trał w kształcie sań-wodolotu — ma silnik turbinowy o mocy 715 KM napędzający prądnicę. Elektrody zasilane prądem imitują pole magnetyczne dużego statku oraz szum jego śrub. W ten sposób wzbudza się miny magnetyczne i akustyczne. Ponieważ istnieją miny „z pamięcią", wybuchające dopiero po przejściu 7 czy nawet 36 statków, każdy metr kwadratowy 161 km kanału musi być 10—20 razy przetrałowany. Podczas trałowania śmigłowiec z 6-osobową załogą znajduje się na wysokości ok. 100 m. Zastępuje on w działaniu 3 okręty-trałowce z łączną załogą ok. 300 osób.

SAMOLOT POKŁADOWY

Przekrój perspektywiczny przedstawia amerykański 1-miejscowy samolot szturmowy McDonnell-Douglas A-4H „Skyhawk". Rozpiętość — 8,38 m, długość — 12,56 m. Masa własna — 4470 kg, masa całkowita max. — 11 113 kg. Prędkość max. — 1082 km/h, pułap — 14 920 m, zasięg — 535 km (max. — 3307 km). 2 działka 20 mm oraz bomby i rakiety. Silnik turboodrzutowy o ciągu 4218 kG. Samoloty A-4 brały udział m. in. w walkach w Wietnamie.

Oznaczenia na rysunku: 1 — Sonda do zasilania paliwem w powietrzu, 2 — antena radarowa, 3 — aparatura elektroniczna, 4 — ścianka szczelna kabiny, 5 — drążek sterowy, 6 — pedały steru kierunku, 7 — celownik, 8 — regulator silnika, 9 — przyrządy pokładowe, 10 — fotel wyrzucany, 21 — kadłubowy zbiornik paliwa, 12 — wlot powietrza do silnika, 13 — antena, 14 — wysuwane klapy przednie, 15 — kierownice strug, 16 — światła pozycyjne, 17 — lotki, 18 — klapy do lądowania, 19 — silnik turboodrzutowy J-52 P-8A, 20 — migacz, 21 — komora spalania, 22 — cięgło steru kierunku, 23 — dysza, 24 — ster kierunku, 25 — napęd steru kierunku, 26 — klapka wyważająca, 27 — napęd przestawiania statecznika poziomego, 28 — napęd steru wysokości, 29 — pojemnik spadochronu hamującego, 30 — hamulec aerodynamiczny, 31 — hak do lin hamujących na lotniskowcach, 32 — wciągnik haka, 33 — dźwigar tylny, 34 — napęd lotki, 35 — integralny zbiornik paliwa, 36 — dźwigar środkowy, 37 — zaczepy zewnętrzne, 38 — dodatkowy zbiornik paliwa, 39 — komora podwozia, 40 — działko 30 mm DEFA, 41 — dźwigar przedni, 42 — nadbudówka kadłuba dla dodatkowego wyposażenia radioelektronicznego.



Zdjęcia i rysunki: „Graždanskaja Awiacja", „Flieger Revue", „Aviation Magazine", „Der Flieger", „Aerokurier".